UOMINI FATTI E IDEE DEL GIORNO — N. 1

ITALO ZINGARELLI

SOTTO LA MASCHE-
RA DEL
BOLSCE-
VIS-
MO

EDIZIONI A. MONDADORI MILANO

EDIZIONI A. MONDADORI

“ LE GRAZIE ”

Raccolta dei migliori Autori Italiani, diretta da VIRGILIO BROCCHI

V. Brocchi: *Il Lastrico dell'Inferno.* - Romanzo . . . . L. 6,—
F. M. Martini: *La Porta del Paradiso.* — Novelle . . . » 6,—
M. Moretti: *Una settimana in Paradiso.* - Novelle . . . . » 6,—
A. Panzini: *Il Diavolo nella mia libreria.* - Romanzo . . » 6,—
T. Monicelli: *Crepuscolo.* - Novelle . . . . » 7,—
M. Saponaro: *La casa senza sole.* - Romanzo . . . . . . » 7,—
A. Beltramelli: *L'Ombra del Mandorlo.* - Romanzo . . . » 7.—
M. Puccini: *Essere o non essere.* - Novelle . . . : . » 7,—
T. Monicelli: *Le novelle del mio paese* . . . . » 7,—

SOTTO LA MASCHERA DEL BOLSCEVISMO

DELLO STESSO AUTORE

La marina nella guerra attuale. Milano, Treves, 1915.

La marina italiana. Milano, Treves, 1915.

Il dominio del mare nel conflitto anglo-germanico. Milano, Treves, 1915.

Dizionario storico-geografico dei luoghi citati nei comunicati di Cadorna. Milano, Bietti e Reggiani, 1916.

L'invasione (*Diario di un giornalista a Zurigo dopo Caporetto*). Milano, Treves, 1919.

I Vinti (*Sei mesi in Mitteleuropa, fra l'armistizio e la pace*). Firenze, Bemporad, 1920.

UOMINI, FATTI E IDEE DEL GIORNO - N. r

ITALO Z1NGARELL1

SOTTO LA MASCHERA DEL BOLSCEVISMO

Prefazione di VILFREDO PARETO

EDIZIONI A. MONDADORI — MILANO

L3 Editore si propone di iniziare con quest'opera la pubblicazione a data Hbera di una serie di studi sugli *Uomini, i fatti c le idee del giorno* : collezione alla quale chiamerà a collaborare scrittori insigni e in cui non saranno trattati se non argomenti di grande attualità.

Il formato adottato per questa collezione destinata al grande pubblico è il solo che consenta di riportare il libro al prezzo praticato avanti guerra, senza troppo avvilire la veste tipografica di un volume.

L'Editore spera che il tentativo di dare nuovamente libri utili e interessanti a un prezzo mite trovi in un grande numero di lettori il suo giusto compenso.

PROPRIETÀ LETTERARIA RISERVATA

I diritti di riproduzione e di traduzione sono riservati per tutti i Paesi, compresi i remi di Svezia, Norvegia e Olanda.

COPYRIGHT BY CASA EDITRICE A. MONDADORI

1921

PREFAZIONE

Il corso degli avvenimenti delle società umane può paragonarsi al corso di un fiume, e lo studio che del primo si fa in un dato momento del tempo, allo studio del secondo in un dato punto dello spazio. Nell'un caso e nell'altro, possiamo più o meno risalire verso le origini, o scendere verso il termine. Ma qui cessa l'analogia, perchè sappiamo che il fiume finisce nel mare, mentre, per noi, gli avvenimenti seguitano in modo indefinito.

Studiandoli, nel presente, od in un avvenire prossimo, o remoto, vengono a contrasto due caratteri variabili. Man mano che l'avvenire si allontana, lo studio s'interna in regioni sconosciute e diventa mal sicuro, per cagione dei fatti nuovi che possono sorgere. Da un'altra parte, muovendo dal contingente di fatti particolari alle uniformità di fatti generali, allarga le fondamenta, e diventa perciò maggiormente sicuro.

Abbiamo così due estremi. In uno sta la semplice cronaca di fatti contemporanei, soggetta solo agli errori di osservazione, ma minacciata di volgere al pettegolezzo, ignara delle differenze tra fatti di poco o nessun conto, e fatti veramente importanti, priva di vedute generali, o, se sono aggiunte, manifestanti solo sentimenti dell'autore. All'altro estremo, ci perdiamo nelle nubi di previsioni tanto generali che divengono inutili, come sarebbero quelle che si spingono fra i secoli e le migliaia di anni.

Gli studi maggiormente utili sono dunque quelli di un tratto più o meno lungo del volgere degli anni; e sono pregevoli tanto se il tratto è breve come se è lungo.

Gli studi recati nel presente volume sono di un breve tratto di tempo.

Tutto ciò vale per coloro che seguono il metodo sperimentale, ai quali, quindi, è solo noto il contingente; non per i fedeli del metodo metafisico, felici conoscitori dell'assoluto. Il succedersi dei secoli non reca ad essi incertezza veruna; ad alcuni, perchè hanno, o credono di avere certe nozioni assolute, come sarebbero quelle del giusto, dell'onesto, del diritto, del bello, del buono, del bene e del male, e via dicendo; ad altri, perchè hanno la fortuna di < creare la realtà >, e che quindi l'hanno ancella. Questi termini < creare la realtà >

*vogliono certo significare qualche cosa, poiché sono usati da gran valentuomini, ma il lettore mi abbia per scusato se non so dirgli precisamente che sia questa cosa. Tal parte dello scibile a me manca, conte ben notarono certi metafisici. In ciò, con loro consento, anzi mi spingo oltre, e so che, a quest ignoranza, molte altre sono compagne : conosco solo dall*esterno i sublimi concetti della magìa, della teologia, della metafisica; allo studio dei quali consumai gran tempo,, che per altro non rimpiango interamente, poiché mi valse per costituire la . teoria delle* derivazioni, *esposta nella* Sociologia.

Il presente volume è di studi principalmente sperimentali.

Debbo giustificare questo termine di « principalmente », e perciò criticare, in alcuna parte, il nostro autore. Ciò farò liberamente, perchè, prima di criticare altri, criticai me stesso, manifestando mende che si trovano nei miei scritti di parecchi anni or sono, e ponendomi così nel campo esclusivamente oggettivo, astrazione fatta dalle persone degli autori. Aggiungasi che ciò che il puro metodo sperimentale respinge può essere invece accolto e lodato dal sentimento.

Ecco un esempio. Nel capitolo: 1 vinti emigrano, *leggesi: c Tanto in Germania quanto nell9Austria tedesca, c'è infine una terza categoria di persone, che vorrebbe emigrare per meschinissime preoccupazioni di carattere economico, cioè a dire non per migliorare la propria posizione sociale, bensì per sottrarre il patrimonio alle imposte presenti c future, accrescendo invece la parte del debito che peserà sulle spalle di ciascun cittadino rimasto in Patria».*

In ciò vi sono premesse implicite, che sono necessarie per fare valido il ragionamento. Una è contenuta nel termine «meschine», che dà un giudizio dico cd assoluto sull'emigrazone degli abbienti. Se alcuno invece dicesse che < alto c lodevole » è l'intento di sottrarre parte della ricchezza alle bramose canne dei rapinatori forestieri c paesani, o se meglio piace, degli esecutori della giustizia internazionale, o della nazionale, tra quest'asserzione e la precedente potrebbe decidere solo il sentimento o la fede, non mai l'esperienza.

Similmente, la differenza fatta fra chi emigra per migliorare le proprie condizioni e chi emigra per porre in salvo il patrimonio ha per premessa, forse un sentimento patriottico, maggiormente il sentimento che, nella teologia umanitaria c democratica, si manifesta col porre gli abbienti fra i reprobi, i proletari fra i santi, e con le dissertazioni sulla « ricchezza non guadagnata » ; le quali poi servono per giustificare *certi trasporti di ricchezza da una classe di cittadini ad un'altra.*

Gli Alleati rimproverano al Governo tedesco di avere lasciato emigrare i capitali, sottraendoli così al pagamento delle riparazioni. Avrebbe giovato alla Germania che parte almeno della sua ricchezza fosse trasportata lungi dai pericoli esteri cd interni? Avrebbe giovato alla Russia, che, prima della rivoluzione del Lenin, parte grande del patrimonio degli abbienti fosse (posto in salvo all'estero? Non è questa la sede per trattare sì *poderoso quesito. Certo*

esso c'è, e solo l'esperienza può darne la soluzione. Tra tanti esempi passati e presenti che si potrebbero recare, valga solo quello della Grecia, che, durante l'ultima guerra, fu largamente sovvenuta da ricchi suoi cittadini stabiliti nl- r estero.

Un'altra premessa implicita si trova nell'asserzione che gli abbienti emigranti accrescono « la parte del debito che peserà sulle spalle di ciascun cittadino rimasto in Patria, Perchè ciò stia, occorre ammettere che gli spogliatori esteri ed i nazionali non premano tutto ciò che si può estorcere dal Paese; poiché se giungessero, in ogni modo, al limite del possibile, chi sottrae parte della ricchezza alle imposte la toglie solo ai rapinatori, e non accresce menomamente un peso giunto già al massimo. Non si avverte subito la necessità di dare queste spiegazioni perchè il sentimento ci spinge a condannare chi si sottrae ai pesi comuni, anche quando da ciò nessun danno a noi viene. Dice il proverbio: Male comune, mezzo gaudio.*

Queste osservazioni sono fatte non per vaghezza di sottilizzare, ma perchè, nello stato presente della scienza sociale, giova porre sempre in luce la tesi del metodo sperimentale, c perchè, con esse, ci avviamo a trattare un argomento importante, cioè la differenza tra gli effetti prossimi ed i lontani di certi provvedimenti.

In generale, grossolanamente, si può dire che, sino a quando procede il ciclo in corso, mette conto di migliorarne, per quanto è possibile, gli ordinamenti ; mentre ciò più non giova quando esso stia per mutare. All'opposto; pud allora essere utile di affrettare tale cambiamento, e si può ripetere, con Dante:

Così foss'ei, da che pure esser dee!
Chè più mi graverà, com' più m'attempo.

Appunto un simile concetto nasce leggendo i capitoli: L'esercizio di Stato è dannoso, Navi senza nocchieri, L'utopia comunista. *Essi sono ottimi come descrizione c determinazione di presenti relazioni di fatti, buoni quindi per suggerire rimedi particolari ai mali particolari accennati; ma tali rimedi sarebbero vani ove dovesse mutare interamente l'ordinamento sociale, ed un nuovo ciclo fare seguito presto al ciclo della plutocrazia demagogica che stiamo pcrcor-' rendo. Poco tempo prima del trionfo di Ottaviano Augusto, poteva essere utile, a Roma, di ricercare i modi di migliorare i comizi, diventò evidentemente inufile quando più non ci furono comizi. Sino a poco tempo fa, mentre il reggimento parlamentare fioriva, era utile ricercare il modo di recarlo a perfezione, e forse è anche al presente; ma è manifesto che cesserebbe tale utilità se il reggimento parlamentare dovesse dare luogo a un ordinamento sindacalista, a una dittatura qualsivoglia, del proletariato, militare od altra, o se il potere centrale dello Stato si sgretolasse, come nel Medio Evo. A che prò indagare conte si potrebbero migliorare gli ordinamenti dellTmpero Carolingio, quando esso è sparito, ed è stato sostituito dalla monarchia feudale? Rileggendo oggi il libro di John Stuart Mill sul reggimento parlamentare, libro che pure non è tanto antico,*

pare di leggere archeologia- Una trentina di anni fa si faceva un gran discorrere, in Italia, delle differenze tra il Governo parlamentare, del tipo inglese o francese, ed il Governo costituzionale, del tipo germanico. Ora, specialmente (topo la guerra mondiale, queste dissertazioni sono da museo.

Appunto alla differenza che corre fra gli studi clic si spingono meno o più nell'avvenire, abbiamo da porre mente leggendo i capitoli: Noi e la Russia — Ciò che la Russia insegna ; il controllo operaio — La socializzazione dell'industria — Vecchie mende di un nuovo regime — Il mondo immaturo. *In essi, parecchie sono le parti molto buone, ma, per bene intenderle, dobbiamo avere piësciite il disegno che ha fautore, di studiare il presente ed un avvenire 'ynolto prossimo.*

Tale avvertenza è pure necessaria quando si tratta del fenomeno del Bolcevismo o di altro analogo. Occorre cioè disgiungere la considerazione di ciò che è da quella di ciò che si prepara. Cesare, demagogo con Catilina, preparava la sua dittatura militare. Ottaviano, difensore del Senato, ne preparava la rovina. Napoleone I, quando era il generale repubblicano Bonaparte, preparava il suo Impero. Chi sa che mai prepara il Bolccvismo? Forse una dittatura militare, ^e pure non lo è già, con forme demagogiche ; ma chi non sa elle in tali materie la forma conta poco o nulla di fronte alla sostanza? L'Impero romano, nei suoi principii, era sempre una repubblica. Nell'Inghilterra moderna, rimase la forma monarchica c mutò la sostanza, passando dalla monarchica alla repubblicana.

Mutamenti maggiori dei politici stanno forse maturando, e l'intero ordinamento sociale potrebbe essere sconvolto; ma tale genere di considerazioni rimane, Per ora, alquanto o molto incerto, e quindi non esclude studi più pratici e sicuri, come sarebbe il presente, anzi se ne giova come di materiali acconci per costruire l'edificio futuro. Aspettando l'avvenire, studiamo il presente.

Céligny, marzo 1^21.

Vilfredo Pareto

Al comm. MARCO PASSALACQUA
la cui vita è lavoro, la cui amicizia è fede.

I.

La revisione di Versailles

Alla vigilia di Spa, il Governo tedesco invitò dei tecnici autorevolissimi ad esprimere il loro parere sulla situazione economica della Germania e sullo sforzo che la Germania avrebbe potuto affrontare per dare ai vincitori le necessarie soddisfazioni.

Fra quei tecnici figuravano von Batocki, che fu durante la guerra un dittatore per i viveri, l'ex-ministro Bernardo Dernburg, i banchieri Melchior, Warburg e Mendelssohn, Filippo Heineken — direttore generale del *Norda cu tschcr Lloyd* —, il dottor Simons, ministro degli Esteri, e altre notissime personalità. Costoro partirono dalla premessa che già le condizioni dell'armistizio furono tali da compromettere la vita economica tedesca. Tra l'altro, va rilevata la consegna di cinquemila locomotive e di centocinquantamila vagoni ferroviari, consegna che sconvolse i trasporti. In secondo luogo, il blocco non fu tolto, anzi lo si inasprì specialmente nel Baltico, anche a motivo della Russia. Dopo le trai, tative di Bruxelles del 13 e 14 marzo 1919, la Germania dovette porre a disposizione dell'Intesa la maggior parte della flotta mercantile, il che ebbe pure l'effetto di lasciare senza lavoro cinquantamila marinai.

In questa prima fase post-bellica, la situazione finanziaria andò gradatamente peggiorando. Sino all'ultima settimana del marzo 1920, la Banca di Stato dovè emettere nuovi biglietti e buoni del tesoro per 2601,6 milioni di marchi. La circolazione cartacea salì a 58.901,1 milioni di marchi.

La guerra ha avuto una conseguenza di enorme portata nella diminuzione della forza produttiva della Germania. Sostiene il memoriale dei tecnici, che la popolazione tedesca è diminuita del [I]3,5 per cento, a motivo della perdita dei territori, mentre la capacità fisica è venuta a diminuire in seguito alle difficili condizioni di vita. Enormemente diminuita è anche la produttività dell'agricoltura; i capi di bestiame sono scesi da 46,7 milioni — nel 1913 — a 27,8 milioni.

Con la cessione dell'Alsazia Lorena, la Germania ha perduto la sua egemonia nella produzione del potassio; la produzione del ferro è ridotta a 20,41 per cento dell'antica. Del carbon fossile ne rimane la metà; di acciaio greggio si produssero nel 1913 circa 18,9 milioni di tonnellate, mentre nel 1919 la ci tra, a causa principalmente della mancanza di carbone, è stata di 7,79 appena.

In conformità con le clausole dell'armistizio, la Germania dovette consegnare 227 piroscafi, per uno spostamento di 1,219,738 tonnellate lorde, mentre altri 166 piroscafi suoi, per uno spostamento di 704,397 tonnellate, le venivano tolti in paesi neutrali. Il trattato di pace inasprì ancora queste clausole, cosicché la Germania finì col disporre soltanto di poche navi, per complessive 100 mila tonnellate lorde, mentre nel 1914

la sua flotta comprendeva 4935 navb ì per uno spostamento di 5.238.957 tonnel late.

Il Trattato di Versailles ha imposto inoltre ai Cantieri tedéschi la costruzione di 200 mila tonnellate all'anno, cosa che se da una parte riesce di aggravio per la diminuita produttività del paese, dall'altra impedisce la rinascita della flotta nazionale. Il memoriale parlava poi diffusamente delle perdite della flotta tedesca e passava quindi a trattare della distruzione del commercio estero della Germania e dell'importanza che per l'impero avevano lg colonie.

Il patrimonio tedesco è stato gravato, durante la guerra e dopo, da nuove fortissimc imposte, dirette e indirette: da 4 miliardi e 137 milioni del 1913, il reddito delle imposte c salito a 30 miliardi e 950 milioni.

Ma la parte più importante del documento compilato dai tecnici tedeschi era quella in cui essi dimostravano che la Germania non poteva nemmeno ripetere l'offerta fatta a Versailles il 29 maggio 1919 — e rifiutata dall'Intesa — con la quale si voleva fissare l'indennità a 100 miliardi di marchi oro, pagabili 20 miliardi entro il 1. maggio 1926 e il resto in rate annuali non fruttifere.

I tecnici sostenevano che un anno prima la Germania poteva impegnarsi a tanto, giacche chiedeva in cambio determinate agevolazioni; poiché queste agevolazioni non erano state concesse, la situazione economica del Paese aveva peggiorato in modo gravissimo. Essi formulavano quindi nuove richieste, le quali riguardavano il carbone, la ricostruzione della Francia, il ri fornimento di viveri e di materiali della Germania. A loro giudizio, l'esecuzione del Trattato di Versailles dipendeva dalle seguenti premesse :

Garanzia alla Germania, sulla base della reciprocità, della clausola della nazione più favorita, con eguaglianza di diritti economici e giuridici all'estero.

La pace economica verrà assicurata dalla non applicazione, da promettere in modo esplicito, della clausola delle rappresaglie.

Entro il suo territorio la Germania non vedrà menomata la propria sovranità economica.

Nessun intervento comprometterà l'unione della Germania quale territorio doganale.

Il commercio libero con la Prussia orientale sarà garantito.

Gli oneri deH'occupazione militare devono essere limitati.

Le trattative finanziarie con gli (antichi Alleati saranno agevolate dalla coopcrazione dell'Intesa.

A disposizione della Germania verrà messo il tonnellaggio necessario per la sua esistenza.

Il valore dei diritti e degli interessi tedeschi all'estero, già liquidati o ancora da liquidare. sarà posto a immediata disposizione degli aventi diritto, allo stesso modo che per le proprietà.

E la relazione terminava affermando che la situazione della Germania sarebbe rimasta oscura e piena di pericoli, anche dopo che queste premesse fossero state eseguite.

Il secondo memoriale, sulla solvibilità della Germania, riprendeva {molti dei motivi esposti nel precedente, per venire alla conclusione che l'esecuzione del Trattato di Versailles nella forma attuale comprometterebbe ancora più l'economia tedesca, spingendo il Governo verso la bancarotta. Il popolo non può essere gravato di nuove imposte, per cui il Governo potrebbe tirare innanzi solo accrescendo il debito fluttuante.

Ma questo sistema si tradurrebbe in un circolo vizioso ; al continuo deprezzamento della valuta nazionale nell'interno del paese, si contrapporrebbe il valore immutabile dei pagamenti in oro da effettuare all'estero. La Germania perciò chiede libertà di azione economica c collaborazione economica con gli altri popoli.

Ove manchi l'ordine nelle sue finanze — concludeva il memoriale — la Germania non potrà eseguire puntualmente i propri impegni.

* * *

Noi seguiamo con ansia la difficile fase odierna della vita politica interna-

zionale, perchè è orinai indispensabile avviarsi verso il delta destinato a riunire le correnti in cui si sono dispersi gli sforzi di tutti per la ricostruzione, dopo Versailles.

E' delitto pronunziare la parola revisione! A bassa voce, la diremo fra di noi, fra coloro per i quali riconoscere e correggere gli errori non è un'onta. Diremo invece a voce forte che il maggior danno per l'Europa è oggi appunto costituito da questa riluttanza a riconoscere la realtà evidente, dalla fatica quotidiana per ricercare formule che trascurino magari la realtà, pur di salvare l'apparenza.

Il documento di Versailles è intangibile, *tabu.* Ma quelli che l'avevano dettato hanno finito col trovarlo troppo gravoso per gli altri che dovevano subirlo. Mi par di sentire il povero Haase, quando spiegava perchè il Partito indipendente sostenesse l'opportunità della firma: « Firmiamo protestando, esclamava ; se non potremo eseguire, chi oserà dirci in mala fede ?» E ha avuto ragione lo scomparso, come Scheidemann, come Keynes, come Vanderlip.

L'unico risultato importante del convegno di San Remo fu la decisione audace di convocare a Spa i vincitori e il vinto. Il vinto era invitato non per essere ascoltato semplicemente o riferire, bensì per trattare con i rappresentanti dell'Intesa in condizioni di uguaglianza perfetta.

Il Cancelliere tedesco — dichiarò Lloyd George in un colloquio con i giornalisti italiani, rispondendo a una domanda proprio da me rivoltagli — esporrà le sue vedute intorno ai mezzi più opportuni per l'esecuzione del trattato, e ne discuterà con gli Alleati.

Questa base di negoziati — che a Spa, del resto, non venne rispettata — fu una delle cause che condussero all'abboccamento di Hythe, provocato dalla necessità per Millerand di rassicurare quella parte influentissima dell'opinione pubblica francese, che vede nell'intransigenza l'unica politica da seguire yerso la Germania e che l'ipotesi di trattative con gli sconfitti mette in orgasmo.

Gli antirevisionisti francesi si affermano principalmente per bocca di Loucheur e Tardieu, Poincaré e Clemenceau. Clemenceau s'è ritirato dalla lotta, ma Poincaré non dispera di diventare prima o poi Ministro degli Esteri.

Nella *Rcvue des Dctix Mondes,* Poincaré ha paragonato il Trattato di Versailles alla balzacchiana « Pcau de chagrin». E aggiungeva:

Ogni volta che Raphaël de Valentin vede rimpicciolirsi nelle sue prodighe mani la pelle ricevuta come talismano, egli ha almeno provata la gioia di vedere realizzata una aspirazione o soddisfatto un desiderio. Noi, a ogni menomazione del tramato, registriamo una delusione ; e dopo Londra, dopo Sanremo, dopo Hythe, ecco che lo spettro della revisione appare ad ogni istante ai nostri occhi.

La delusione di Hythe consistè nel fatto che, a prescindere dalla *diminutio capitis* della Commissione delle riparazioni — di cui Poincaré era presidente — Millerand non riuscì ad ottenere per la Francia il riconoscimento di un diritto di priorità sui pagamenti della Germania. Gli intransigenti chiedono ora che almeno il trattato di Versailles non subisca modifiche e che la Germania paghi quanto s'è impegnata a pagare. Nè gl'intransigenti si preoccupano della possibilità per gli sconfitti di pagare:

Subordina forse il trattato il risarcimento dei danni alla valutazione preliminare della capacità di pagamento della Germania? — domanda Poincaré. — Affatto. Il debito sarà uguale alla somma dei danni: ecco il principio enunciato.

Dei francesi più pratici si vanno invece convertendo alla teoria che sia meglio liquidare subito — con un *forfait* o in altro modo — ed uscirne. Uno degli scrittori dotati di maggiore equilibrio e acutezza di vedute, Paul Reboux. ha riassunta la situazione in un assioma di forza irresistibile : « La Germania non potrà pagare il suo debito che il giorno in cui avrà tanta forza da rifiutarvisi ». In tali condizioni, miglior consiglio è prendere quanto si possa e pa-

reggiare. Il Reichstag col forte gruppo indipendente promette poi assai meno di quanto non fosse possibile sperare al tempo in cui Erzberger era uno degli arbitri del proprio paese.

Resta comunque a stabilire quale cifra debba sborsare la Germania. In auesto, adesso, anche i vinti intendono far sentire la loro voce. Wirth, ministro delle finanze tedesco, ha detto al *Berliner Tageblatt* che non vale ricordare come la Germania durante le trattative di pace si fosse mostrata disposta a pagare ioo miliardi di marchi a lunghe scadenze: ormai si sa meglio quanto abbia sofferto la vita economica^ dell'ex Impero. Egli valuta a 25 miliardi il valore attuale del suolo tedesco e si domanda se sia possibile pretendere dalla Germania il pagamento di una cifra a questa molte volte superiore.

Nel suo libro *Economie Conscquenccs of thè Peace,* il Keynes propose di ridurre a 50 miliardi di franchi-oro la cifra che i tedeschi dovrebbero pagare a titolo d'indennità c di rimborso delle spese d'occupazione degli eserciti alleati... In Francia gli hanno dato la croce addosso, accusandolo d'ingiustizia verso una nazione i cui sacrifici non permettono che, vittoriosa con le armi, sia economicamente sconfitta. Ma a Spa la delegazione francese doveva riconoscere, assieme alle altre, come per mettere la Germania in grado di effettuare le prestazioni in natura impostele dal Trattato, fosse indispensabile ed urgente farle dei prestiti...

In questo assurdo della necessità per il vincitore di far credito al vinto debitore sta l'anomalia della situazione mondiale odierna, in cui taluni vorrebbero dimenticare a quali leggi di solidarietà indissolubile l'intera umanità sia sottoposta. E come l'Intesa ha finito col fare credito alla Germania, dalla quale s'aspetta più di dieci miliardi in oro. così l'Italia ha dovuto sin dai primi giorni della vittoria preoccuparsi d'alimentare l'Austria vinta, a cui a Saint-Germain venne imposto un trattato ineseguibile.

Le difficoltà per ristabilire l'equili-* brio economico del mondo derivano dal ritardo frapposto nel porre rimedio alle violazioni più evidenti delle leggi di tale equilibrio. Se si potesse condurre a termine la grande fatica di risolvere i problemi di cui parlo nelle pagine che seguono, non ci avvicineremmo ancora, forse, alla beata epoca prebellica, ma, evitando una inutile dispersione di energie, creeremmo innanzi tutto le premesse indispensabili per la più rapida riuscita.

II.

La crisi dei cambi

La conclusione della pace, anziché ricondurre a quel ristabilimento di equilibrio che i popoli stanchi da essa avevano sperato, è stata causa di nuovi sconvolgimenti economici, i quali trovano nella crisi dei cambi la loro manifestazione principale. Valute che durante la guerra s'erano mantenute ad un livello tollerabile hanno compiuta una rapidissima discesa. Fra gli stessi vincitori, la sperequazione è enorme. Alcuni, noi compresi, hanno visto il loro cambio scendere al disotto delle quote registrate nelle fasi più gravi della lotta.

La crisi dei cambi non si può troppo prolungare: gli Stati la cui valuta è elevatissima corrono rischio di perdere buona parte dei traffici con gli Stati meno favoriti. Se il costo delle merci e delle materie prime raggiungerà in America, in Ispagna, in Isvizzera e in Olanda cifre proibitive, Toro che riempie i forzieri di questi paesi privilegaiti può diventare oro di Mida, materie e prodotti possono rimanere sul mercato nazionale, non trovando acquirenti, (i)

L'allarme è generale, per motivi molteplici: per sfuggire ai sopraprezzi, come ai prezzi di vendita inferiori al livello normale (praticabili con merci acquistate in paesi a bassa valuta). Si convocano conferenze, si escogitano rimedii di fortuna. Agli industriali svizzeri e britannici che si credevano minacciati dal *dumping,* gl'industriali tedeschi risposero decidendo, d'accordo col Governo, di aumentare il prezzo delle merci esportabili di una percentuale che variava da Stato a Stato, a seconda del corso della valuta. Ma poi dovettero desistere.

Vedremo in un Rapitolo successivo quali effetti abbia avuto in Germania e. ancor più, nell'Austria tedesca la svalutazione della moneta indigena. La vita rincara, le industrie perdono la loro libertà di produzione c si snazionalizzano. Ma ciò che ieri pareva triste privilegio dei vinti, minaccia di diventare la nostra sorte di domani. La Francia corre con noi l'identico pericolo. Eppure solo tratto tratto la sapienza dei finanzieri alleati si preoccupa dei rimedi per questa prevista e prevedibile sciagura.

Nel dicembre del 1919, io ho avuto l'onore di indire per conto *dell'Epoca* di Roma, un referendum intemazionale sulle cause della crisi dei cambi e sui rimedi più opportuni per risolverla. Le cause? Numerose, talune evidentissime. Achille Loria sostiene essere l'asprezza dei cambi il risultato naturale e necessario dell'enorme incremento, susseguito alla guerra, nelle emissioni di carta e nelle importazioni di mercanzie.

(i) Nel terzo trimestre del 1920 le esportazioni déll'Olanda scesero da 179.400.000 fiorini nel giugno a 130,000.000 nell'agosto, e le importazione da 345,400.000 a 267,900.000.

Ottenendo dagli stranieri una dilazione al pagamento di queste — egli dice — si oppone al male nulla più che un emolliente precario, che inasprisce il disagio futuro, in ragione dciraumcnto del nostro debito cui necessariamente dà luogo. Ma il vero c decisivo rimedio non può consistere che nel graduale ritiro della carta-moneta esuberante.

Il parere dell'illustre economista è tuttavia espresso in forma troppo succinta per dirci quanto avremmo sperato sul male o sulle cure. L'ex Ministro delle Finanze sen. Leone Wollemborg si limitò a un'indagine sulle cause, ammonendo a dedurre da esse i rimedi. Egli scrisse che l'alto cambio, quando supera una limitata misura, e a parte non grandi oscillazioni intorno al suo punto centrale, non è che l'espressione internazionale di un fatto interno: il deprezzamento della moneta nazionale, il Quale essenzialmente deriva dalla effettiva esuberanza di essa.

Si aggiunge, naturalmente, un elemento morale, o meglio prospettico ; la valutazione, cioè, della possibilità più o meno vicina che tale deprezzamento abbia a scomparire o ad attenuarsi, col venir meno o col restringersi della sua causa.

Qui è la radice del male, qui è da cercare il rimedio — afferma l'on. Wollemborg. — Ogni diverso tentativo può paragonarsi al conato di contrastare il movimento della marca, mandando in senso ad essa contrario lievi soffi di vento sulla superficie dell'onda.

L'on. Giulio Alessio esaminò la questione nei rapporti dell'Italia in ispecie. *Le* sue risposte suonano:

Vi sono cause < nazionali > che abbiano a * nostro carico aggravato il cambio? Senza dubbio- Esse sono:

a) l'aumento deH'emissionc cartacea, portata dall'estate scorsa ad oggi da 15 a J8 miliardi ;

b) le spese senza ritegno fatte per aumento di stipendi e sopratutto per creazioni di uffici (direzioni gene-ali, ispettorati, nuovi organici), di enti autonomi (portuali, per 1a cerealicoltura, per vendita materiali, idrografici, per la istruzione degli adulti analfabeti, poligrafico al Ministero della Guerra) e di Consigli superiori;

c) grimpedimenti opposti al libero commercio privato da un'azione statale, non di rado improvvida, sempre dispendiosa c in un periodo in cui l'attività dei privati avrebbe manifestato tutte le sue energie con l'elasticità c l'esperienza degli affari, che le son proprie;

d) la tendenza dei proprietari fondiari a non preoccuparsi delle forme di coltura, che occorre accrescere c sviluppare per ridurre la nostra inferiorità di fronte all'estero. ed a continuare, perciò, nei vecchi metodi, anche se questi, favorevoli aircconomia del proprietario, sono in lotta con gli interessi superiori dell'economia nazionale.

In una parola, per combattere l'ascesa nlferiore dei cambi, oltreché regolare con convenzioni internazionali il nostro debito verso l'America, è necessario iniziare una politica di severa, austera, imperiosa economia nell'amministrazione dello Stato, favori:c il libero commercio e indirizzare l'azione statale con ogni energica misura perchè si svolgano quelle colture, che per loro natura tendano a ridurre il nostro attuale indebitamento verso l'estero.

In sostanzà, l'on. Alessio attribuisce all'imprevidenza statale gran parte della responsabilità del basso corso odierno del nostro cambio. Il rimprovero che egli muove ai Governi italiani succedutisi al potere durante la guerra li vediamo mossi al Governo di Parigi da un illustre economista francese, Yves Guyot. Il direttore *deWEconomiste de Frane?* scrisse:

Il cambio è l'indice del credito di un paese. Si gode il credito che gli altri danno. Durante la guerra, popoli e Governi hanno trascurato il controllo per l'azione. Dopo l'armistizio, la mancanza di controllo è continuata : il controllo è venuto dall'esterno.

La Francia subisce la seguente inflazione : 37 miliardi di biglietti di banca, 26 milioni di anticipi della Banca allo Stato- Disponibilità della Banca 7 miliardi; portafoglio 1.400 milioni. Emissione continua di buoni del Tesoro, aumento del debito fluttuante.

E' necessario emettere prestiti consolidati; aumentare le imposte con puro obbiettivo fiscale ; ricavare il massimo, tormentando meno che sia possibile il contribuente; economizzare seriamente nelle spese. Bisogna infine aumentare la produzione, abrogando la legge delle 8 ore di lavoro.

Nei riguardi del nostro cambio, il direttore della Banca Italiana di Sconto, comm. Pogliani, osservava che se esso è stato più colpito di quello idi altri paesi alleati, ciò si deve al fatto che le cause di inasprimento dei cambi, cioè la eccedenza delle importazioni sulle esportazioni c il deprezzamento della valuta cartacea per effetto delle abbondanti emissioni fatte durante la guerra, hanno agito con maggiore intensità, mentre nei nostri rapporti hanno agito con minore efficacia talune forze compcnsatrici di questi fattori, come per esempio l'esistenza di crediti sull'estero. D'altra parte la cessazione delle ostilità non ha ancora potuto fare entrare in giuoco a nostro favore due importanti clementi di stabilizzazione dei nostri cambi, e cioè le rimesse degli emigranti e il movimento dei forestieri.

. Durante la guerra, — ragiona il comm. Pogliani — l'ascesa dei cambi è stata frenata dai crediti clic ci vennero concessi dagli Stati Uniti c dall'Inghilterra, crediti che ci permettevano di pagare le ordinazioni fatte all'estero senza invio di valuta nostra. Grandissima importanza hanno avuto in questo campo i crediti aperti dal Governo degli Stati Uniti a favore del Governo Italiano.

Per ristabilire la nostra situazione economica c per ricondurre il livello del cambio a più miti proporzioni, noi. come gli altri paesi di Europa, abbiamo bisogno di nuovi crediti daH'America, e specialmente dagli Stati Uniti, che oggi sono i nostri principali fornitori di derrate alimentari c di materie prime. I circoli finanziari americani si rendono conto della necessità di concedere nuovi larghi crediti all'Europa per affrettarne la ricostruzione economica ; ma le sfere ufficiali degli Stati Uniti sono contrarie alia ripresa del sistema, adottato durante la guerra. della concessione di crediti da Governo a Governo, mentre ritengono preferibile l'altro metodo della concessione di crediti da parte di Banche e di gruppi bancari, che dovrebbero diffondere fra il pubblico americano i titoli europei. E' questo un sistema di azione più lenta, sia perchè gli strumenti di attuazione non esistono ancora, sia perchè i risparmiatori americani sono poco assuefatti all'acquisto di titoli esteri. «' l'assorbimento da parte di essi di una ingente quantità di titoli europei non potrebbe avvenire tanto prontamente.

Ma è certo che, qualunque sia la forma prcscelta per il finanziamento dell'Europa, gli Stati Uniti verranno in nostro aiuto mediante l'apertura di nuovi crediti. Essi hanno un interesse diretto a far ciò, poiché l'eccessiva altezza dei cambi sull'Europa rappresenta un grave ostacolo allo sviluppo delle loro esportazioni verso il vecchio continente. Durante la guerra, gli Stati Uniti hanno enormemente accresciuto il loro attrezzamento industriale — e con esso la loro potenzialità di produzione di manufatti — e perciò si trovano nella necessità di promuovere le loro esportazioni di prodotti finiti. Da ciò consegue che una discesa dei cambi non può essere loro che vantaggiosa, come quella che eliminerà una causa di inceppo delle esportazioni.

Carlo Gide fu assai conciso:

La crisi del cambio è dovuta a cause psicologiche ancor più che economiche, all'inquietudine del pubblico che vede ritardare la pace c pericolare la Società delle Nazioni.

Se i Governi potessero rassicurare il pubblico con una sollecita decisione, il cambio migliorerebbe. Ancor meglio sarebbe se l'Inghilterra, Francia, Belgio e Italia potessero stabilire fra di loro una contento commerciale c magari emettere un prestito intcrnazionale

E dopo tutto, pazienza! Il tempo è galantuomo — voi dite — e il cambio non ha mai cagionata la morte di nessun paese.

Nelle parole dello studioso c'è un eccesso di filosofia. Lo studioso contempia un fenomeno entro un certo ciclo, entro un numero più o meno lungo di anni ; noi miseri mortali ce ne preoccupiamo perchè gli effetti si fan sentire giorno per giorno. Questi due punti di partenza nell'indagine hanno dato origine, per la loro diversità, a una serie di pregiudizi e di errate convinzioni di cui Vilfredo Pareto fa un'acutissimq disamina. L'illustre maestro distingue nell'odierno fenomeno del cambio due aspetti: i. Un deprezzamento della moneta; 2. Un rapporto tra la moneta fiduciaria di un paese e quella di un altro.

Oggi si discorre molto del cambio, a proposito del caro-vivere. In questo senso è

principalissimo il primo aspetto, — afferma Pareto — molto subordinato il secondo. E' comune errore il confonderli sotto il sol nome di cambio.

Il deprezzamento della moneta, che ha per corrispondenza l'aumento dei prezzi, c'è in tutti i paesi civili, i quali sono economicamente solidali. Esso si può difficilmente misurare, ma probabilmente è inferiore ad un mezzo, certamente ad uno. Ha per cause principali la scarsa c stentata produzione, provocata, da parte degli operai, dalla riduzione delle ore di lavoro, dallo stentato lavoro, dai frequenti scioperi, dalla persuasione che i prodotti si ottengono colla violenza politica o materiale meglio che col paziente lavoro ; dalla parte dei capitalisti, è depressa la produzione dal volgere i capitali alle spese di intrighi per carpire monopoli e privilegi, o ad usi di poco o nessun utile economico, dalla persuasione che l'utile del capitalista si può meglio conseguire con artifici che col migliorare la produzione.

Solo ponendo a ciò rimedio si può fare scemare il deprezzamento della moneta ; il rimanente è pressoché vano, quando non è di danno.

Non c'è dunque nulla da sperare di bene, e c'è da temere assai di male, in quanto all'economia — non discorro qui delle conseguenze sociali — dai provvedimenti che, sia pure con nobilissimi oppure anche santi intenti, pongono ostacoli alla produzione ed al commercio, sussidiano opere poco utili economicamente, favoriscono l'ozio e la svogliatezza del lavoro, e neppure dai nuovi debiti che contrae lo Stato per pagare debiti già contratti, sia per ritirare parte della carta moneta, sia per fare le spese di «leggi sociali >; insomma da tutto ciò che pone ostacolo al conseguire il massimo di utilità economica.

Errore grave è il credere che, ritirando parte della carta moneta, si farà scemare il deprezzamento della moneta ed il corrispondente caro-vivere. La Spagna c gli Stati Uniti hanno oro in abbondanza ed hanno pure il caro-vi vere.

Errore è il figurarsi che il restringere le importazioni dei generi di lusso possa produrre notevole mutamento nel deprezzamento della moneta e conseguentemente nel caro-vivere. Piccola parte del totale delle importazioni hanno i generi di lusso ; e poi lo sperpero compiuto consumando generi nazionali vale, pel deprezzamento della moneta, lo sperpero dei generi forestieri.

Errore è il credere che il restringere totale delle importazioni favorisca il cambio. Restringendo le importazioni, si restringono pure il più delle volte, le esportazioni. L'Inghilterra aveva proibito di vendere titoli di credito, azioni, alla borsa, e di esportarne il valore. Finì coll'accorgersi che in tal modo impediva anche ai forestieri di comprare titoli inglesi, ed ora ha smesso tale balordo provvedimento. Badi bene il pubblico che ogni ostacolo posto artificialmente alla esportazione è ad un tempo un ostacolo all'impiego nel paese di capitali forestieri. Chi mai vorrà entrare in una trappola?

11 rapporto fra la moneta fiduciaria di un paese c quella di un altro è una frazione di cui è indispensabile considerare i due termini. Se, per esempio, la Francia distruggerà più ricchezza di quanto ne distruggerà l'Italia, se deprezzerà nlaggiormente la sua moneta di quanto l'Italia deprezzerà la propria, il cambio, ora favorevole alla Francia, diverrà favorevole all'Italia, come è seguito del caso analogo della Germania e dell'Austria. Il mutarsi della detta frazione ha un effetto temporaneo sul movimento commerciale coll'estero; ma quando essa sia fissata ad un punto, tale effetto sparisce. Ciò ben si può vedere in infiniti casi pratici.

Errore è il dare alla speculazione la colpa delle variazioni del cambio in un senso sfavorevole, per tempi non tanto brevi. La speculazione opera solo su variazioni di breve durata. Inoltre essa si fa tanto al rialzo come al ribasso.

*

Il deprezzamento, oltre certi limiti, della moneta è un modo col quale gli Stati falliscono, salvando le apparenze. I debiti fatti per la guerra non saranno probabilmente mai pagati da parecchi Stati. Già si può dire che sono ben poco pagati dalla Germania, col marco che vale dieci centesimi oro, e dall'Austria, colla corona che vale cinque centesimi oro. Per molti Stati il ritorno alla pari della moneta fiduciaria sarebbe grave sventura economica. Taccio qui pure dell'aspetto sociale.

Il maggior peso lasciato dalla guerra al presente non è già quello dei debiti e neppure della distruzione di ricchezza da essa compiuta; bensì è costituito dalla mutata psicologia dei popoli, dei modi di governo, delle condizioni della produzione e del consumo.

Vilfredo Pareto, pur esaminando il problema con la severità dello scienziato, ha posto maggiore genialità nell'additarne la vera essenza. Al lume della sua critica, i rimedi eroici adottati dalla maggior parte degli Stati appaiono me-

schini palliativi, e, come Yves Guyot, Pareto vede la fonte principale di salvezza nello sviluppo della produzione, giacchè il mondo, per vivere normalmente, ha appunto bisogno di produrre nella misura consentita dalle esigenze e dalle risorse, non di restringere. Uguale è il parere del direttore dell'Ecoftcmfct il più grande periodico finanziario inglese, da cui sentiamo:

La soluzione del problema del cambio può essere trovata solo se ogni nazione sopprime le spese eccedenti il proprio reddito, arresta la continua emissione di banconote e paga le importazioni con esportazioni di merci e prestazioni.

Nè costoro rappresentano degli isolati. Il principio fondamentale: «Produrre > poco o nulla è intaccato dalle variazioni sul tema. Anche a giudizio del sen. Ribot, l'unico mezzo è ristabilire gradualmente l'equilibrio fra le importazioni e le esportazioni, aspettando di ottenere dei crediti a lunga scadenza con prestiti o provvedimenti analoghi.

Le possibilità di contrarre prestiti, e a migliori condizioni, saranno certo maggiori il giorno in cui la feconda attività di un paese incoraggi i capitalisti stranieri. Se questo assioma avesse bisogno di conferma» la troveremmo nelle parole del direttore dello *Scltwciscrischer Batikvcrcin* (Società de Banque suisse), il quale dichiarò:

I paesi il cui cambio si trova in cattive condizioni debbono diminuire le loro importazioni limitando i consumi, sviluppare le loro finanze sino a raggiungere un effettivo equilibrio del bilancio, restringere — per mezzo di prestiti interni consolidati — la loro circolazione fiduciaria, il cui eccesso costituisce il debito più pernicioso dello Stato, c quando questi paesi, con una politica finanziaria assolutamente sana, avranno ravvivato il loro credito, allora potranno rivolgersi all'Estcro per un prestito a lunga scadenza, che gli Alleati potranno garantire o no con l'indennità dei nemici.

Se non si seguono queste direttive, noi non vediamo alcuna possibilità di stabilizzazione nè di miglioramento durevole del cambio»

L'estero neutrale ci pone una questione di fiducia. A guerra finita, i neutri sono meno che mai intenzionati ad arrischiarsi in operazioni di credito con i belligeranti, tanto che si è assistito allo spettacolo di laboriose trattative franco-spagnuole, per fa concessione di un nuovo prestito di ioo milioni di pesete: la Spagna, la meschinella di sei anni fa, chiedeva in garanzia alla vittoriosa repubblica confinante i titoli di aziende spagnuole posseduti da francesi.

Di questa caratteristica dell'odierno mercato finanziario mondiale, i banchieri tedeschi sono bene edotti e vanno predicando la solidarietà internazionale :

Con la distruzione di beni c di capitale durante cinque anni, e con la contemporanea diminuzione della produzione, inasprita dalla prolungata esclusione della Russia dall'economia mondiale — dice il direttore della *Dresda, r Batik* — è sorta una fame di tntr : ci che influisce sulla circolazione del danaro e sul credito con continui aumenti di prezzo e rende difficile l'assetto della valuta. A nostro avviso, quindi, il mezzo principale per ottenere un miglioramento è *il filassimo incremento possibile della produzione di lutti i paesi con valuta avariata* e uno scambio internazionale di prodotti.

Per ottenere questo, è necessario che i paesi i quali hanno materie prime forniscano su vasta scala tali materie ai paesi industriali, i quali pagheranno con esportazioni. Poiché è impossibile scambiare subito manufatti contro materie prime, bisognerebbe concludere un accordo internazionale per un credito a lunga scadenza per ritirare merci — fino a quando, a poco a poco, non si raggiunga l'equilibrio — come già hanno proposto Vanderlip, Paul Warburg, Lord Swaithling e Keyncs. Siccome il credito privato a ciò non basta da solo, i Governi di tutti i Paesi dovrebbero cooperare con garanzie sulla base di obbligazioni per crediti destinati all'acquisto di merci: queste obbligazioni potrebbero essere collocate nel pubblico.

Pare a noi urgente che l'America e l'Europa si ravvedano e desistano dal principio che dopo la guerra guerreggiata debba seguire quella economica. Il rifiorre economico d'Europa è possibile soltanto con la cooperazione degli elementi avveduti di tutti i paesi. Se questo non avviene, gli Stati con

valuta avariata dovranno limitare di molto i loro acquisti di merci, saranno costretti a diminuire la propria produzione, e finiranno col soffrire anche i paesi la cui valuta è in buone condizioni.

Il sen. Maggiorino. Ferraris, delegato italiano alla Conferenza finanziaria interalleata, suggerisce tutto un vasto programma. Come azione permanente, egli pone in prima linea la necessità di una forte ed organica politica agraria. Allora potremo importare di meno (grano, carni, ccc.) ed esportare di più (vino, olio, legumi, frutta, ccc.). Ciò concorrerà potentemente a migliorare la bilancia commerciale e ad accrescere la ricchezza della nazione, con beneficio di tutte le classi sociali, dai proprietari ai contadini, e di tutte le regioni d'Italia, dall'AIpi alla Sicilia.

Ma fra i mezzi di più rapida azione sul miglioramento dei cambi, egli colloca il movimento dei forestieri, che Francia e Svizzera si sforzano di ravvivare, con mezzi che contengono per noi un insegnamento ed un monito.

L'Italia non apprezza abbastanza — dice _____ quale sorgente di ricchezze e quale copia di divisa — e di cambi sull'estero ! — essa potrebbe trarre al più presto dal movimento dei forestieri, insieme consociando una azione energica di Stato e privata. Mi basti ricordare gli studi di economisti e finanzieri eminenti, quali Pcrazzi, Bodio, Stringher, ecc.

Io credo che il sen. Maggiorino Ferraris riponga nel movimento dei forestieri speranze eccessive. Innanzi tutto, noi non siamo oggi in grado di accogliere il numero dei forestieri che sarebbe indispensabile per poter godere dei decantati effetti- Il primo a risentire della mancanza di alberghi è il viaggiatore italiano. In secondo luogo, i forestieri inglesi ed americani» in ispccie, non verranno in Italia se non saranno cessate le agitazioni le quali permettono alla stampa straniera di denigrare il nostro paese, anche perchè il nostro Governo poco si cura di controbattere la malefica propaganda. In terzo luogo, è notorio che ad armistizio concluso Germania e Austria sono state letteralmente invase da forestieri (fogni nazionalità, senza che questo avesse ripercussione alcuna sui cambi. In Austria, anzi, la cosa si è risolta in danno evidente per gli indigeni, che hanno visto il costo della vita crescere ancora più, a motivo della presenza di americani, inglesi, italiani, francesi e spagnuoli, ai quali il cambio consentiva di pagare prezzi per gli abitanti del paese proibitivi.

Assai più logica è l'affermazione del sen. Maggiorino Ferraris non potersi l'Italia riavere se non mediante l'attuazione pratica di una coraggiosa politica di lavoro nell'agricoltura, nella marina, nell'industria, nel credito, nella scuola, ecc. Bisogna produrre meglio e di più: risparmiare ed esportare di più. Ma questa è necessariamente azione graduale, se non lenta. Urge quindi anche provvedere subito ed energicamente, prima che la casa bruci.

Come rimedio temporaneo ma efficace — egli prosegue — l'on. Schanzer molto a ragione ha affermato la necessità di un accordo fra gli alleati ed associati, per larghi prestiti da parte deH'America all'Europa. Questa è pure la tesi nettamente c pubblicamente propugnata in Francia da uomini eminenti, quali i ministri Clemente!, Klotz, Loucheur. ecc. Ma l'America oppone le maggiori resistenze.

Agli Stati Uniti si avvertono due correnti in contrasto. I grandi esportatori sono favorevoli ad un largo prestito da parte degli Stati Uniti all'Europa. Essi comprendono perfettamente che l'impoverimento o peggio dei vecchi Stati rovinerebbe la gigantesca esportazione d' America. Ma la proposta di un grosso prestito degli Stati Uniti all'Intesa — si parla di 15 o 20 miliardi di franchi all' anno— solleva dubbi, obbiezioni ed ostilità, sia presso il Tesoro americano, sia presso granch banchieri c industriali non esportatori. Essi temono il rincaro della vita ed il disagio interno. Il problema è stato largamente discusso da un eminente banchiere americano di alto valore, il signor Frank A. Vanderlip, che ha scritto sull'argomento un libro veramente pregevole: *What happened to Europe* — * Ciò che accadde all'Eu-

ropa » (i). — Ma questo profondo contrasto di vedute fra gli uomini competenti cd i vari gruppi di interessi in America non consente di fare previsioni. E' mia fiducia che alla fine anche agli Stati Uniti avranno la prevalenza gli interessi bene intesi dell'America, che non può scindere la sua solidarietà economica c sociale da quella dell'Europa e che in questo momento non potrebbe meglio esplicar^, che mediante l'apertura di un larghis- elo credito, statale c privato, da parte degli Stati Uniti all'Intesa.

Tuttavia non v'ha a farci illusioni! L'America domanda all'Europa, come condizioni preliminari, il ritiro della carta-moneta eccessiva cd il pareggio dei bilanci pubblici. E l'una c l'altra cosa bisogna anche in Italia perseguire con energia. Ma è pure mio dovere dire alle classi operaie che se intendono migliorare le loro condizioni di vita, d'alimentazione e di lavoro, è necessario preservino a fondo l'ordine pubblico e la pace sociale, senza i quali nessun credito dall'estero è sperabile.

Perchè è mia ferma, incrollabile persuasione, che oramai il problema non si può risolvere che mediante un'azione internazionale che diventa sempre più necessaria ed urgente. Già in questo senso ebbe a manifestarsi anche Lloyd George fin dalla scorsa primavera. Già nell'estate del 1915. alla nostra prima entrata in guerra, insieme con Fon. Luzzatti in Italia c con grandi economisti di Francia, quali il Ncymarck, Edmond Théry, eco, proponemmo un fronte unico finanziario per i debiti pubblici, per i cambi ulPestero, ecc. Avrebbe affrettato la pace vittoriosa c preservato in parte l'Intesa dall'attuale disagio. L'idea, discussa fra Alleati più volte, dev'essere finalmente attuata, secondo le lince splendidamente illustrate dall'on. Luzzatti all'istituto di Francia ed alla Conferenza inter-parlamentare del Commercio a Parigi, c che produsse tanta impressione nel campo finanziario internazionale.

Riporterò, concludendo, le parole che \lbert Breton, il vice-presidente del Guarantee Trust (Banca di garanzia delle banche di emissione americane) telegrafala da New York :

Sebbene nessuna causa specifica a noi visibile stia qui ad indicare un immediato aumento della lira sul nostro mercato, certi fattori nella situazione generale ci mettono in grado di essere ottimisti per il futuro- L'attività delle industrie, lo sviluppo delle grandi banche italiane, l'espansione nei Balcani, più vicini ai popoli latini che all'America, sono tutte cause che possono far ritenere che, alla lunga, l'Italia avrà una migliore bilancia commerciale.

Le colonie italiane nelle diverse parti del mondo saranno probabilmente stimolate, dai prezzi bassi consentiti attualmente alle differenze del cambio, ad investire largamente in titoli italiani, come del resto fanno gli speculatori.

Non posso sapere se gli acquisti italiani sul mercato americano continueranno nella misura attuale. Se continueranno così, la lira dovrà andare ancora un po' più giù. Il tasso attuale del cambio, sebbene irritante, è un indice della situazione, che vale soltanto giorno per giorno, mese per mese. Alla lunga agiranno i fattori importanti a cui ho accennato sopra.

Or dunque gli stessi americani ci dicono che per veder migliorare il nostro cambio dobbiamo comprar meno da loro e produrre di più. L'inchiesta de *VEpoca* mi sembra conduca a far rilevare in maniera evidentissima come la icrisi dei cambi abbia il suo substrato in una crisi di produzione. Durante un mio recente viaggio in Ispagna, quante persone ho interrogato sul continuo allarmante deprezzamento della lira di fronte alla peseta mi hanno risposto che la discesa è fatale, perchè noi non forniamo più nulla, non diamo nemmeno una parte minima di quello che da noi si vorrebbe. « Ripetete agli Italiani, mi son sentito dire, che bisogna lavorare, produrre, valorizzare i frutti del lavoro proprio, non consumare passivamente quelli dell'opera altrui ».

---

ti) Milano, Treves, 19-20: pag. >85 e segg.

III.

LfO sfruttamento di Mitteleuropa

Carlo Gide, in una intervista accordata al giornale socialista parigino *Humanité,* ha detto che i paesi il cui cambio si trova in cattive condizioni debbono cominciare col fare i propri acquisti nei paesi la cui valuta segna quote ancora più basse; ad esempio, la Germania, la Russia e gli Stati eredi della Monarchia austro-ungarica. Poiché questi ultimi hanno scarsa importanza come fornitori di prodotti industriali — specialmente nell'attuale periodo — e poiché i rapporti con la Russia sono ancora da ristabilire, il mercato dal quale i francesi possono sperare l'aiuto promesso da Gide rimane essenzialmente il tedesco. Di fronte al bisogno impellente, la Francia è ammonita dal più illustre dei suoi economisti a ricorrere a quei fornitori che essa si riprometteva, a guerra vinta, di punire anche col boicottaggio economico.

Ancora prima che Gide impartisse la saggia lezione, audaci e spregiudicati capitalisti francesi e pratici commercianti americani avevano agito in silenzio, preparando la prova della realtà della tesi. Li imitavano, dove più, dove meno, degli italiani e degli inglesi, un po' in tutta Mitteleuropa, concetto che economicamente inteso deve comprendere — secondo le teorie del suo defunto ideatore, Friedrich Naumann — il territorio dal Marc del Nord alla Turchia.

La cifra addirittura colossale delle esportazioni dai paesi vinti, subito dopo la guerra, e il trapasso di proprietà private e di aziende industriali nelle mani dei vincitori sono fenomeni le cui cause sono evidenti quanto gravi le conseguenze. La causa più evidente — la sola, vorrei quasi dire — è la valuta; l'effetto più importante la snazionalizzazione del patrimonio dei vinti e la creazione, nei paesi da questi abitati, di condizioni di vita insopportabili per gli indigeni i quali — come ho notato nel precedente capitolo — non possono permettersi ciò che per lo straniero è un facile lusso, perchè il suo danaro fa premio. L'Austria tedesca, dove la fame rappresenta la vera grande preoccupazione del momento, osa appena protestare contro questa aggressione capitalistica nemica, assai più grave del boicottaggio un tempo minacciato, anzi esenta il capitale nemico investito nella produzione nazionale dalla decurtazione del patrimonio. La Germania, più fiduciosa nella propria rinascita economica e preoccupata dalle complicazioni di diritto internazionale che lo sviluppo di interessi stranieri può provocare, corre ai ripari ed escogita energiche misure difensive.

Ai primi di ottobre del 1919, si lesse nei giornali tedeschi che le acciaierie di Solingen erano stracariche di ordinazioni. Benché i prodotti di questi stabilimenti di fama mondiale avessero subito aumenti sino al 400 per cento, la quotazione era tale che gli stranieri trovavano

sempre vantaggio immenso a fare acquisti, riducendosi per essi il rincaro a non più dell'8 per cento in confronto coi prezzi di pace.

Da paesi lontanissimi — si leggeva in una lettera al *Bcrliiier Tagcblatt* — arrivano a Solingen commissioni in massa. Il nostro maggiore mercato di esportazione dei tempi di pace, gli Stati Uniti, ha mandato qui degli agenti, con l'incarico di comprare tutti i prodotti che sia possibile avere. Anche dagli Stati Sud-americani sono arrivati commercianti desiderosi di ristabilire gli antichi rapporti con le acciaierie di Solingen, e dichiarano che i prodotti americani non li hanno soddisfatti, e che non possono fare a meno dei prodotti tedeschi. Per la via dell'Olanda, della Svezia e della Norvegia sono arrivate da un trimestre commissioni pure dall'india... Le acciaierie di Solingen non sanno proprio come eseguire tutte queste commissioni. Tutti i rami deH'industria sono sovraccarichi di lavoro, perfino quello delle forbici, che per un pezzo era rimasto inoperoso.

Fenomeni uguali si sono verificati neirindustria delle maglierie, dove gli acquirenti stranieri hanno tentato invano di assicurarsi maggiori utili, proponendo alle fabbriche di lavorare materie prime da essi fornite: gli industriali di Chemnitz non hanno voluto saperne. In Austria, invece, parecchie filature sono cadute nelle mani di consorzi svizzeri.

La Francia mira, in Germania, specialmente all'acquisto di macchine» e le fabbriche del genere hanno ricevuto importanti commissioni. La maggior parte di esse sono avvenute per il tramite del *Comptoir Centrai d'Aehats industriels pour Ics régions libérccs,* il quale è una specie di « divisione acquisti > del Ministero per la restaurazione delle terre invase. Il *Comptoir Centrai d'Aehats,* a poco a poco, a mano a mano che la valuta francese andava peggiorando di fronte a quella dei paesi alleati, ha diminuite le ordinazioni per l'Inghilterra e per gli Stati Uniti e si è rivolto proprio al paese le cui truppe hanno distrutto il materiale da ricostruire. L'industria tessile, l'industria degli zuccheri, le fabbriche di birra, ecc., dovevano rinascere nella Francia settentrionale invasa, per cui agenti del *Comptoir* hanno battuto la Germania, per accertare quali macchine fossero immediatamente disponibili.

• %

Da questi acquisti di merci tedesche — commentava la *Vossìsche Zcitung* — la Francia spera una rapida risurrezione delle sue industrie, proteggendo in pari tempo il proprio cambio, che con le compere in America ed in Inghilterra ha molto sofferto.

L'opinione del giornale berlinese ricevette la conferma proprio in quei giorni da una circolare diretta dal ministro francese per la ricostruzione, Loucheur, agli industriali. Il ministro raccomandava agli industriali di regioni non colpite dalla guerra, i quali debbono pagare in contanti tutte le macchine e tutto «l materiale, di limitare all'estremo i loro acquisti in Inghilterra e in America, a motivo del basso corso del franco. Malgrado « eventuali scrupoli », essi venivano invece invitati a fare ordinazioni in Germania, cosa che il Governo francese favoriva anche facilitando la concessione dei passaporti.

***

Mentre i francesi e altri si limitano, in sostanza, a un'incetta di arnesi e 'di prodotti per i loro bisogni immediati — mirando essi in seguito ad emanciparsi dall'industria tedesca, come dimostrano anche gli sforzi per conoscere i segreti di fabbricazione degli antichi avversari — gli americani hanno un programma di ben diversa portata: essi pensano all'avvenire anziché al presente e vogliono quindi acquistare un'influenza duratura sulla vita industriale tedesca, forse per motivi di pura speculazione, forse anche per motivi politici» Perciò domandano brevetti, si interessano in società e in banche, accaparrano azioni, senza parlare di coloro che trovano comodo diventare padroni di magnifiche ville c tenute in luoghi di fama mon-

diale, cambiando appena una manata di dollari.

La società anonima Goldschmidt, di Essen, ha venduto a un *trust* americano un suo nuovo procedimento per estrarre lo zucchero dal legno, destinato, dopo i perfezionamenti apportatigli negli ultimi due anni, a sconvolgere addirittura il mercato zuccheriero: si dice che questo zucchero sarà di primissima qualità e che il suo bassissimo costo di produzione non permetterà alle fabbriche di zucchero di barbietola di sostenere la concorrenza. L'industria della cellulosa finirà col passare sotto il controllo americano; essa manca di carbone c gli americani si sono offerti di fornirlo in cambio di prodotto, giacchè, dato il corso odierno del marco, il prezzo di 33 dollari la tonnellata riuscirebbe addirittura rovinoso. Ma mentre i tedeschi vogliono dare soltanto metà della produzione ottenuta col carbone americano, gli americani chiedono i tre quarti.

Motivi perfettamente identici portano sotto controllo americano anche la industria del cotone: i tedeschi non possono procurarsi le materie prime di cui abbisognano le filature, non disponendo dei crediti in dollari necessari per pagare gli acquisti in America, e d'altra parte gli americani si rifiutano di accettare il deprezzato marco. Per consentire questi acquisti, il Governo di Washington ha creata a Brema una banca tedesco-americana, con capitale di 300 milioni di marchi ; la banca, da esso controllata, avrà il monopolio delle mportazioni di cotone in Germania. Gli acquisti fatti in America dalla industria sono garantiti dalle città di Colonia, Brema, Amburgo e Lubecca.

Ma i tedeschi, dicevamo in principo, temono l'infiltrazione del capitale straniero. Chi ha letto i rimproveri mos. si da certi giornali francesi ai capitalisti americani, perchè non profittano del basso corso della valuta per investire largamente fondi in Francia, potrà fare un confronto assai istruttivo. L'arma alla quale le società tedesche ricorrono a preferenza, per difendersi, è l'emissione di azioni privilegiate, che differiscollo dalle solite consistendo il loro privilegio nel diritto di voto plurimo nelle assemblee.

Fra le primissime a suggerire questa difesa 'c stata la grande compagnia di navigazione *Hamburg Amcnka Linie,* che ha emesso nuove azioni per cinque milioni di marchi, dotate ciascuna di trenta voti. Tali azioni non vengono portate sul mercato, bensì scambiate con aziende possibilmente affini che abbiano fatto ricorso a misure uguali. Dopo l'*I-Iamburg Amerika Linie,* hanno emesso azioni privilegiate altre case di fama mondiale, tra cui la Goldschmidt, la Sloman e la Magirus: la Magirus ha raddoppiato il capitale sociale, di 4 milioni e mezzo di marchi, emettendo azio • ni ordinarie per 3 milioni e azioni privilegiate per un milione e mezzo di marchi. Essa però non ha sentito il bisogno di conferire un privilegio di ben trenta voti, accontentandosi appena di tre. Lo stesso ha fatto la Goldschmidt.

Noteremo, *cu passoni,* che certe aziende, non esposte al pericolo di influenze straniere (perchè la maggioranza delle azioni si trova nel portafoglio dei fondatori), hanno seguito l'esempio, guidate da puro amore di speculazione : i proprietari, infatti, hanno venduto le azioni che tenevano in portafoglio, profittando delle eccezionali condizioni del mercato, avido di buoni titoli, e hanno conservato il controllo sulla società come nel passato, con un sufficiente numero di carature privilegiate aventi diritto a voto plurimo.

E i tedeschi non temono soltanto l'invasione del capitale americano : in misura non minore, essi temono la comparsa sul mercato nazionale di merci americane, alle quali per un pezzo non potranno fare concorrenza, difettando di materie prime, oppure di articoli di forte consumo ma non assolutamente indispensabili, la cui importazione, non regolata, può provocare nuovi peggioramenti della valuta. Caratteristica c la notizia, data dai giornali berlinesi, che i famosi stabilimenti Krupp, di Es-

sen, e due grandi case industriali bclghe hanno fondato un'organizzazione per la vendita comune, allo scopo di proteggere sul mercato europeo, di fronte alla concorrenza americana, la propria produzione di materiale ferroviario.

* * *

Naturalmente, se ai vincitori appare non difficile la conquista, sia pure parziale, del mercato tedesco, difficoltà ancora minori deve per essi presentare lo sfruttamento commerciale ed industriale, che arriva a risolversi in vera depauperazione. degli Stati eredi della Monarchia danubiana e dell'Austria tedesca in ispccie. Circolano a Vienna dei manifesti intitolati: «L'Austria in vendita ». i quali mettono in guardia contro le operazioni di uomini d'affari americani, che profittano della sventura generale e delle condizioni del cambio per fare acquisto di castelli e di tenute in ragione di cinque o sei mila dollari, per rivenderli poi ai magnati loro connazionali, amanti di storiche residenze signorili. « Queste bande nere diffuse in tutta l'Austria, dicono i manifesti, fanno valere argomenti ricavati dall'incertezza dei tempi e accennano all'eventualità di un regime bolscevico, che spoglierebbe i proprietari dei loro beni senza risarcirli ».

L'ex ministro delle finanze tedesco Demburg ha raccontato nella *Mene Frcie Presse* del 6 giugno 1920 che nel Salisburghese un castello magnifico del valore di un milione di corone è stato venduto per 3000 dollari. Stefan Grossmann, uno dei migliori pubblicisti tedeschi, ha scritto che se St. Wolfgang (pure nel Salisburghese) non è ancora diventato un sobborgo di Londra, lo si deve a difficoltà geografiche... Inglesi ed americani incettano nelle campagne antichità, fazzoletti di seta, vasi c calici in cristallo, argenterie, mobili. Le ville offerte loro in vendita sono numerosissime. « Per un quadro di Velasquez si può avere un vagone di riso, per un Canaletto mezzo vagone di carne in conserva, un Waldmüller lo si può sempre cambiare con alcune dozzine di scatole di latte condensato... ».

E se ciò avviene nel campo artistico, figuriamoci nel mondo degli affari. Si rilevano alberghi, si accaparrano officine, società industriali, tutto. Sparita la minaccia della socializzazione — con la soppressione del dicastero relativo, apparentemente fuso con quello del commercio — arditi capitalisti stranieri farebbero male a non impadronirsi con poca spesa di promettenti fabbriche.

Gli stranieri hanno svaligiata Vienna: come ho potuto io stesso constatare, molti negozi sono rimasti senza scorte. Se questo traffico fosse stato organizzato. l'Austria tedesca avrebbe potuto evitare, con un bene inteso commercio di scambio, un peggioramento troppo forte della sua valuta. Invece essa non seppe ricorrere a tale riparo, sfruttato abilmente dalla Czcco-Slovacchia. La corona di Praga fece presto premio su quella di Vienna, tanto che una delle maggiori banche czeche ne approfittò per rimborsare con anticipo a una banca viennese un grosso prestito concluso prima della guerra. E il Governo czecoslovacco, per prestare aiuti all'Austria tedesca, chiese compensi in natura da parte degli alleati inglesi e americani. Ciò non vuol dire che la Czeco-Slovacchia sia in grado di sottrarsi alle tentazioni e ai pericoli dell'alta finanza straniera, essendosi più volte parlato, durante il 1919. sinanco della cessione a un consorzio anglo-americano delle ferrovie czeco-slovacche oltre che di quelle dell'Austria tedesca. Le più grandi officine di armi e munizioni Iella Czeco-Slovacchia, le Skoda, sono passate già dal luglio del 1919 sotto il controllo di un gruppo capitalista francese che sta in rapporti con gli stabilimenti Schneider-Creusot. La Schneider-Crcusot, oltre ad essere interessata nelle miniere della regione di Teschen, ha poi messo piede in società per la produzione della magnesite, industria che interessa pure gli svizzeri.

In Ungheria, pare che durante il periodo dell'occupazione rumena, e contro la volontà degli invasori, gli americani abbiano comprato i grandi stabilimenti per la fabbricazione di materiale da guerra di Manfred Weiss, a Csepel, un'isoletta del Danubio presso Budapest. L'affare sarebbe stato concluso per un miliardo di corone. E' da notare che questi stabilimenti sono tra i più importanti dell'Europa occidentale.

La totalità delle azioni delle compagnie croate e serbe di navigazione sul Danubio e affluenti è in potere di un gruppo finanziario americano. La Compagnia ungherese di navigazione marittima e fluviale nell'agosto del 1920 è passata o quasi sotto il controllo di un gruppo britannico: la compagnia portò il capitale sociale da 30 a 58 milioni di corone, cedendo a due sterline ciascuna le nuove azioni, del valore nominale di 200 corone, a capitalisti inglesi. Il gruppo è rappresentato nella direzione della società da due membri.

La lunga mano dello Zio Sam si è estesa anche alla Jugoslavia. Si dice che numerose nuove ferrovie saranno costruite e che i capitali americani necessari per condurre a termine il vasto programma siano tenuti a disposizione del Governo di Belgrado. A imprese del genere, con garanzie reali, America e Inghilterra non rifiutano il proprio concorso. Ma quando nel novembre del 1919 una delegazione jugoslava chiese a Parigi un prestito puro e semplice agli alleati anglo-sassoni, se lo sentì rifiutare senza cerimonie.

***

Troppo scarse e incomplete sono le notizie di carattere economico interessanti i Balcani a nostra disposizione per poter oggi dare un'idea di quello che i capitalisti inglesi e americani hanno fatto e vanno facendo anche in Bulgaria, in Rumenia e altrove. Segnaliamo soltanto l'informazione del giornale olandese *Niuczucs van der Dag* che gli americani hanno acquistato l'intero raccolto di tabacco bulgaro del 1919, del 1920 e del 1921 e che si sono assicurato per cinquantanni il diritto di esclusiva per l'acquisto di tutti i tabacchi bulgari.

Secondo il *Temps,* il colonnello Boyle ha concluso a nome del Governo canadese una convenzione col Governo rumeno per l'acquisto di 70.000 tonnellate di petrolio. Navi-cisterne canadesi furono subito mandate a Constanza, per caricare il liquido prezioso. I rappresentanti della *Transcontincntal Oil Company,* di ritorno dalla Rumenia, dichiararono al *IVallstrcct Journal,* di New York, di avere acquistato, oltre ai terreni petroliferi vicini a quelli della Standard Oil, anche le principali raffinerie rumene rimaste inattive durante la guerra. I tecnici avevano trovato su! luogo quanto occorreva per permettere la immediata produzione dei giacimenti e delle fabbriche.

L'accaparramento delle industrie e del commercio dei vinti non potrà comunque durare all'infinito. Nella scorsa primavera, allorché il marco salì rapidamente, le ordinazioni dall'estero cessarono quasi del tutto e sorse la minaccia di una tremenda serrata, non appena gli stabilimenti avessero esaurite le commissioni in corso.

Si acquisterà perciò dai vinti sino a quando lo permetteranno ? jasso co"so della loro valuta e 'a necessità per i paesi a valuta alta di non togliere lavoro alla mano d'opera propria.

IV.

I *vinti emigrano*

Lo spostamento di grandi masse di individui è fenomeno sociale comune a tutte le guerre. Si verifica o durante la guerra stessa, a motivo delle operazioni belliche — senza ritorno assoluto all'antico equilibrio neppure quando queste operazioni sono terminate — o alla fine» a pace conclusa, sotto la spinta di moventi spirituali e materiali. I moventi spirituali, a prescindere da quelli puramente patriottici, meno comuni, si osservano in particolar modo dopo le campagne coloniali, giacché all'avidità di lucro si aggiunge il desiderio di avventura» di conoscere il nuovo. I moventi d'ordine materiale si osservano invece, con frequenza assai maggiore e su scala ben diversa, presso i popoli usciti sconfitti dalla lotta e con le fonti del reddito inaridite a tal punto, che gl'individui dotati di scarsa resistenza economica debbono ricercare altrove i mezzi necessari alla vita.

E' questo il caso dell'Austria tedesca e della Germania. Di fronte alla grande massa dei disoccupati e di coloro che, come i militari, sono stati messi da un giorno all'altro nella dura necessità di scegliere tra emigrare o cambiar mestiere, la schiera dei delusi, di quelli che vogliono cercarsi una seconda patria non sentendosi la forza morale di rimanere nel paese vinto, è molto sottile. Ne ho conosciute, è vero, in Germania specialmente, persone per le quali la patria era diventata una terra inabitabile ; ma si trattava di esaltati affetti da «parossismo patriottico », direbbe Herbert Spencer, nè è escluso che alcuni, passata la prima sensazione di dolore, abbiano finito col mutare avviso.

Tanto in Germania quanto nell'Austria tedesca, c'è infine una terza categoria di persone, che vorrebbe emigrare per meschinissime preoccupazioni di carattere economico, cioè a dire non per migliorare la propria posizione sociale, bensì per sottrarre il patrimonio alle imposte presenti e future, accrescendo invece la parte di debito che peserà sulle spalle di ciascun cittadino rimasto in patria.

Delle categorie accennate, nessuna basterebbe da sola a dare all'esodo emigratorio carattere di allarmante fenomeno sociale. La grande massa degli emigranti, di quelli che veramente partono alla ricerca di pane e tetto, comprende milioni di uomini reclutati fra gli operai immuni da passioni e fra gli appartenenti alla media borghesia dotati di pratica professionale o titoli tecnici, oppure desiderosi di impiegare un piccolo capitale impiantando un'azienda.

Walther Rathenau, il noto direttore generale della A. E. G., verso i primi di giugno del 1919 mi disse a Berlino essere sua profonda convinzione che almeno cinque milioni di tedeschi avrebbero dovuto emigrare. A tale opinione si associava un militante in campo opposto, il conte Reventlow; questi anzi calcolava a circa venti milioni il numero degli individui che la pace avrebbe ridotti senza pane e senza lavoro- Certo è che ancora nel dicembre del 1920. il ministro dell'igiene, invocando dal Gaverno misure contro l'esodo emigratorio

(proponendo di mettere a disposizione dei disoccupati i terreni incolti) fissava sempre a 5 milioni il numero dei tedeschi intenzionati di recarsi in America.

Il capo dell'ufficio governativo tedesco per Temigrazione, dottor Jung, ha tenuto sul tema, a Berlino, una lunghissima conferenza, esordendo col dire che mentre il calcolo preventivo più basso stabilisce a 5 milioni la cifra presumibile degli emigranti di domani, non è prudente scartare senz'altro, dicendoli esagerati, i calcoli che arrivano al doppio e al triplo. La Germania viene a subire il forte salasso di energie, dopo che la guerra le ha tolto un milione e mezzo di uomini nel fiore degli anni c l'ha caricata dell'onere di 600.000 invalidi del tutto improduttivi, mentre un altro milione c mezzo di reduci dal campo potrà rendere appena la metà di quanto non rendesse prima, e dopo che il *deficit* delle nascite è salito a 4.700.000. Infine si ritiene che altri 800.000 individui siano stati resi incapaci di produrre dalle conseguenze del blocco e dalla cattiva alimentazione.

Per comprendere nella sua portata il linguaggio di queste statistiche, è necessario tenere presente che prima del conflitto mondiale, annualmente emigravano dalla Germania non più di 25.000 persone, il cui allontanamento era in parte compensato dal ritorno di 10.000; c sebbene il fenomeno emigratorio, come si vede, quasi non esistesse, tuttavia si aveva bisogno di un milione di operai, minatori e agricoltori, slavi c italiani.

Il dottor Jung, volendo esser prudente, fissa dunque a cinque milioni il numero di coloro che saranno « costretti » ; ad emigrare, e afferma che si tratterà di minatori, agricoltori, operai specializzati, intellettuali di ogni genere, ufficiali, tecnici, insegnanti, medici, ecc. E quasi la loro perdita, gravissima in se stessa, non bastasse» si aggiunge la perdita del capitale che gli emigranti porteranno via partendo, da valutare, in ogni caso, a non meno di duemila marchi a testa.

Si vuol perciò intervenire a regolare l'esodo, affinchè esso non colpisca in maniera irreparabile la vita economica tedesca. Secondo Jung, bisogna incominciare col non lasciar partire, entro i limiti del possibile, chiunque sia indispensabile per la rinascita della economia nazionale: innanzi tutto gli agricoltori c i minatori. Naturalmente i diviet e gli altri mezzi basati sulla violenza sono esclusi: Jung ha fede nella forza di persuasione dei discorsi.

In secondo luogo l'Ufficio governativo per l'emigrazione dice per bocca del suo direttore che occorre provvedere ad assicurare all'emigrante le migliori condizioni di vita: studio minuzioso, quindi, dei paesi verso i quali si vuole emigrare, per quanto ha rapporto al clima, alla natura del suolo, ai mezzi di comunicazione e alle caratteristiche etnografiche, politiche, sociali, intellettuali e religiose.

La mèta a cui si dovrebbe aspirare — dice Jung — sarebbe che nessun emigrante lasciasse la Germania senza essere stato consigliato circa le regioni maggiormente indicate per lui, avuto riguardo alla sua costituzione fisica c alle sue conoscenze c capacità particolari.

Jung vorrebbe poi che questi emigranti non si staccassero in modo definitivo dalla madre patria tedesca, perciò bisognerebbe proteggerli all'estero materialmente c moralmente.

Quest'opera di consiglio, avviamento o protezione è già in corso. Il Governo tedesco, come risulta da comunicazioni ufficiali posteriori alla conferenza del dottor Jung, ha cominciato col preoccuparsi dell'Argentina, che raccoglie adesso le maggiori simpatie, sebbene anche il Governo brasiliano cerchi con ogni mezzo di favorire l'immigrazione dei tedeschi ; nella stampa berlinese era corsa anzi la voce che nell'Argentina si trovasse una commissione tedesca incaricata di preparare il trasferimento nella repubblica sud-ameicana di cinque milioni di stranieri. Di tale Commissione non c'è traccia; però dei funzionari dell'Ufficio governativo di emigrazione si

erano recati sui luoghi per interessarsi principalmente della tutela dell'emigrante.

Nel 1919 la Lega tedesco-argentina per lo sviluppo degli interessi economici mandò nell'Argentina due suoi rappresentanti, i signori Waetge c Scheibler, affinchè si mettessero in rapporto con le autorità locali, accaparrassero terreni colonizzabili e preparassero ogni cosa. Per l'istruzione agricola dei nuovi coloni, si organizzano scuole modello, che in tre anni istruiscono gli allievi in modo da poter proseguire con successo nella nuova vita. Il Governo argentino si adopera per facilitare la formazione di grandi colonie tedesche, a patto, però, che sia riconosciuta la sua sovranità statale c che le scuole siano sottoposte a una legislazione speciale, allo scopo di impedire uno Stato nello Stato.

L'Ufficio governativo tedesco per l'emigrazione incoraggia a recarsi in Argentina gli agricoltori innanzi tutto, poi i buoni specialisti tecnici, come fabbri, montatori, falegnami, meccanici, tipografi. Lo sconsiglia invece ai commercianti e a chi è solo munito di titoli accademici.

L'emigrazione della classe operaia viene organizzata dal Governo, entro i limiti del possibile, per squadre; alla partenza, gli operai sono raggruppati intorno a capimastri c ad ingegneri, cifrando perfino di non far partire che maestranze complete, pronte a iniziare un'industria, condurre una fattoria o coltivare un terreno selvaggio.

Maggiore è stato sin dall'inizio il contingente fornito all'emigrazione dalla classe intellettuale. Professori, avvocati, ingegneri, impiegati superiori di industrie e imprese agricole, ufficiali di terra e di mare sono partiti per l'estero in massa. Un giornale parigino ha affermato che le offerte più numerose provenissero per costoro dai Giappone e dall'America. Ad Amburgo agenti americani e giapponesi avrebbero fatta una vera razzia di ufficiali di marina. Le navi americane che arrivano nel grande porto, quasi sempre — prive come sono di personale esperto — arruolano pilota, secondo, quartiermastro c uomini di macchina.

Ma la portata vera che l'emigrazione tedesca potrà raggiungere sarà acccrtabile il giorno in cui spariranno gli ostacoli frapposti dall'ufficio governativo per l'emigrazione all'esodo dalle regioni soggette a plebiscito. Numerosissime sezioni di questo Ufficio, nei primi tempi della loro esistenza, hanno svolto un'attività perfettamente opposta a quella per la quale esse erano state costituite.

* * *

L'Austria tedesca, paese meno ricco della Germania, meno industrialmente sviluppato, è uscito dalla guerra in condizioni assai peggiori e con ben più tristi prospettive per l'avvenire. Si è fatto dell'Austria tedesca uno Stato a cui mancano i requisiti indispensabili per la vita, e il popolo, che teme la catastrofe, vuole salvarsi senza aspettare l'istante, profetizzato da molti, in cui si dovranno scontare gli errori. Limitato al principio alla sola classe media, il desiderio di emigrare si è esteso agli operai ed ai piccoli proprietari, sebbene la fertilità dei territori sia tale da assicurare la vita degli abitanti a sufficienza.

Il fenomeno ha raggiunto forme di vera ossessione, è diventato una malattia collettiva. Per darne un esempio, racconterò una storiella riferita dai giornali popolari, lasciando da parte i casi di truffe colossali compiute da avventurieri a danno di disgraziati, che, fidandosi di certe società dai nomi fantastici, avevano creduto di raggiungere meglio e più rapidamente la terra promessa.

C'era a Vienna, prima della guerra, un tale molto ricco e altrettanto ambizioso, il quale, per avere l'illusione di salire ancora di un gradino sulla scala dei valori sociali, riuscì a strappare la rappresentanza di una repubblica sudamericana. L'ambizioso, al colmo della gioia, fece appendere uno stemma con le armi della repubblica alla porta di casa e si beò a sentirsi chiamare dagli amici e dipendenti : « Herr Konsul », Signor Console.

Il Consolato aveva pochissimo da fare; potremmo addirittura dire: Niente. La guerra mondiale non apportò nessun mutamento a questo felice stato di cose, anche perchè la repubblica sud-americana fu tra le poche che non ruppero i rapporti con le Potenze centrali. Ma ecco la sconfitta e la rivoluzione, e dopo di esse la febbre emigratoria: un bel giorno il Consolato senza lavoro cominciò ad essere assalito da innumerevoli postulanti» che avevano scoperto il paese rappresentato dall'ambizioso. A dire il vero, un Consolato nel senso pieno della parola non esisteva e se ne meravigliarono molto gli individui accorsi per informarsi sulle industrie, la politica del Governo, le condizioni igieniche, ecc. nella repubblica beata. Il signor console, se gli avessero chiesto informazioni sulla vita nella luna, non avrebbe potuto dire di meno.

Sul principio, il disgraziato cercò di schermirsi, dicendo che aveva bisogno di scrivere in America c facendo rimuovere dall'ingresso lo stemma fatale. Ma poiché il suo indirizzo rimaneva lo stesso nella guida di Vienna e i desiderosi di emigrare dall'Austria tedesca sono innumerevoli, il signor console dovette far ricorso all'unica via di scampo aperta: la fuga! Lasciò in asso i suoi affari, e i maligni insinuano che prima di partire per la campagna si fosse fatto indicare da un professore universitario di geografia in quali trattati avrebbe potuto trovare notizie interessanti sulla repubblica da lui rappresentata, per poterseli studiare...

Ho riferito la storiella soltanto come indizio, s'intende bene, dello stato d'animo regnante nell'Austria tedesca, paese in cui si bestemmia contro la guerra dei sommergibili < perchè non ha lasciato un numero di navi sufficiente al movimento emigratorio ».

Anche in Austria le maggiori simpatie sono per l'Argentina. Nella prefazione di un opuscolo Sull'Argentina edito a cura della « Lega per la protezione degli emigranti dai territori dell'ex Monarchia austro-ungarica », l'autore, Carlo Milanovic Takovo, esordisce così :

Se le apparenze non ingannano, avremo una fuga in massa da Quella che fu l'Austria tedesca. A quanto pare, anche la popolazione tedesca dell'impero distrutto darà un grosso contingente di fuggiaschi dalla patria. Partire per il Sud America è diventato una moda; moda purtroppo originata da cause durissime; e fra tutte le repubbliche di quella parte del globo, l'Argentina, per confessione di molti, è la terra promessa dove scorrono latte e miele.

Il Milanovic ha perfettamente ragione: si mira alla sola America latina. Condividendo il suo parere, il consigliere governativo Hcy, in una conferenza tenuta a Vienna, ha sconsigliato con ogni sua forza dal recarsi nel Nord America. Ma oltre all'Argentina, dove l'arrivo di equivoci elementi ha fatto nascere diffidenze verso gli immigranti, Hey invita ad andare pure nel Messico, nel Brasile, nel Perù, nel Paraguay e nell'Uruguay. A ingegneri, meccanici, agricoltori, il Messico offrirebbe grandi possibilità di lavorare. Il Perù è raccomandabile ad agricoltori ed industriali. Pure l'Ecuador va tenuto d'occhio. E chi vuole emigrare nel Sud America — dice il consigliere Hcy ai suoi connazionali — deve decidersi presto, altrimenti i più solleciti sbarreranno molte delle buone vie per farsi avanti.

Con lo scopo particolare di interessarsi dell'emigrazione verso il Brasile, è stata poi creata a Vienna una società la quale porta il nome di « Aktion Entner », che già nel 1919 potè riunire 500 soci per l'impianto di un oleificio con annessi a San Paolo. La società vuole evitare le delusioni a cui talvolta vanno incontro gli emigranti isolati, c per questo si sforza di organizzare l'emigrazione : ogni emigrante dovrebbe aderire» versando una determinato quoto, a speciali leghe economiche appoggiate e sovvenzionate dal Governo. L'oleificio di San Paolo, per dirne una, fu ideato per dar lavoro a 450 operai e 50 impiegati, i quali, oltre ai loro salari, percepiranno una parte dei guadagni netti dell'impresa. Lo stabilimento

produrrà olio, essenze, lacca, profumi e sarà attrezzato per la lavorazione delle ossa degli animali.

La società Entner tiene spesso delle pubbliche riunioni, affollatissime. In una tenuta nel luglio del 1919, il presidente comunicò che, secondo le notizie del Lloyd olandese, fino a quel giorno dalla sola Austria tedesca avevano annunziato la partenza per il Sud America 30-40.000 persone: a giudizio dell'oratore, questa cifra avrebbe dovuto salire almeno a 200.000. E il Governo è incitato a intervenire per regolare il flusso emigratorio, in seguito a considerazioni che abbiamo viste fatte anche in Germania: ogni emigrante porterà seco almeno diecimila corone (cifra del resto bassissima, dato il corso attuale della valuta austriaca) e se partissero soltanto 100.000 individui, lo Stato soffrirebbe la perdita di un miliardo. Lo Stato deve dunque fare in modo che all'estero questo capitale resti conservato all'Austria tedesca, almeno favorendo — ragionano gli studiosi — la creazione di fabbriche nelle quali trovino impiego i suoi sudditi.

Gli aderenti all'Entner si recano al Brasile in comitiva, compiendo il viaggio in quattro settimane. I viaggi in comitiva offrono vantaggi reali, ma gli emigranti austriaci non possono affatto dire di giungere a destinazione seguendo la via più comoda e meno dispendiosa: essi vanno a imbarcarsi in Olanda c sono quindi costretti, con le difficili comunicazioni ferroviarie odierne, ad attraversare tutta la Germania da sud a nord, seguendo la linea di Passau, anziché quella di Praga (più corta), per evitare il transito attraverso il territorio czeco-slovacco, con relative nuove complicazioni. A Passau, l'emigrante comincia a sentire i rigori del cambio, giacché il marco vale il quintuplo della corona. In Olanda paga in fiorini, che valgono parecchi multipli della corona. Perciò, a parte la sosta di uno, due 0 più giorni, che inevitabilmente l'emigrante è costretto a fare in un albergo della città da cui salpa, con una spesa media, in un albergo di terzo ordine, di sei fiorini al giorno, il tragitto Amsterdam-Buenos Aires in terza classe, fissato a 420 fiorini, viene a costare circa *trentamila corone.* Chiaro è che se il prezzo del passaggio non ribassa, il movimento emigratorio ne risulterà ostacolato fortemente (1).

Se gli armatori italiani fossero in grado di intervenire con proposte pratiche, certo troverebbero a Vienna la migliore accoglienza da parte delle autorità governative. La linea Vienna-Lubiana-Trieste, la più corta, dovrebbe apparire, a mio giudizio, assai più comoda di quella che conduce al mare attraverso la Germania, valicando due frontiere. E lo stabilire linee regolari di piroscafi per merci e passeggeri fra Trieste e l'America, cominciando con lo sfruttare il movimento emigratorio, significherebbe, per i nostri armatori, dare un primo, vigoroso colpo alla concorrenza che a Trieste fanno i porti nordici» entrando felicemente in lotta con coloro i quali vorrebbero far deviare i traffici che verso Trieste debbono indirizzarsi.

Purtroppo il presidente di una nostra grande compagnia di navigazione, che io avevo interessato in proposito, ebbe a rispondermi così : « Sarebbe certamente vantaggioso poter profittare di questi trasporti con la nostra marina mercantile, ma occorrerebbero i piroscafi, e questi mancano e mancheranno ancora chissà per quanto tempo !... » (2).

(r) Questi calcoli si riferiscono a un'epoca in cui il corso della corona era molto migliore dell'odierno.

(2) Dopo la campagna russo-polacca, una forte emigrazione si è manifestata anche dalla Polonia, per la via di Danzica, porto che nel passato non vantava traffici del genere. Moltissimi emigranti sono ebrei e si dirigono quasi tutti verso l'America, dove hanno già dei parenti. Il movimento è agevolato dall'esistenza alle porte di Danzica di un ex campo di concentrazione per prigionieri di guerra russi, nel quale adesso trovano quotidianamente ricetto circa 2000 emigranti in attesa di imbarco.

V.

Le clausole navali della pace

Quando la guerra dei popoli era appena all'inizio, quando si discuteva sulle cause del conflitto e sui mezzi per risolverlo, ho scritto come potevo, dove potevo, che le sorti della lotta sarebbero state decise sul mare. Il colpo più tremendo l'hanno vibrato alla Germania non i milioni di uomini in armi, ma le navi che la bloccavano al largo delle sue coste, o tranquille all'ancora nei porti inglesi. E scrissi anche che la guerra sarebbe finita con la scomparsa di una delle due grandi marine mercantili da anni in lotta per il dominio dei mari. Così è avvenuto : la flotta merçantile tedesca ha cessato di esistere (i).

La flotta mercantile tedesca era un fattore dell'economia mondiale del quale non si può limitarsi a registrare, *sic et sim filici* er,* la soppressione. Per quanto gravosi siano i patti imposti alla Germania, quello che non esiste potrebbe risorgere entro lustri o decenni : si tratta di vedere con quale slancio vogliono dedicarsi a tale intento i capitalisti, e se mano d'opera, materie prime c possibilità di lavoro favoriscono i piani dei bene intenzionati.

Il testo del trattato di pace firmato a Versailles nel giugno del 1919 contiene le clausole riguardanti la marina mercantile nella parte ottava (Riparazioni), comma terzo. I nove paragrafi di questo comma suonano testualmente così :

§ 1.

La Germania riconosce il diritto delle Potenze alleate c associate alla sostituzione di tutte le navi mercantili e pescherecce che sono andate perdute o sono rimaste danneggiate in seguito ad avvenimenti di guerra, tonnellata per tonnellata (lorda) c classe per classe. Sebbene il tonnellaggio attuale delle navi e dei bastimenti tedeschi sia notevolmente inferiore a quello perduto dalle Potenze alleate e associate a causa degli attacchi tedeschi, il suddetto diritto riconosciuto sulle navi e sui bastimenti tedeschi verrà esercitato alle seguenti condizioni:

Il Governo tedesco cede alle Potenze alleate e associate, in nome proprio c in modo che tutti gli altri interessati ne risultino impegnati, la proprietà di tutte le navi mercantili. appartenenti a suoi sudditi, di uno spostamento lordo di 1600 tonnellate e oltre, c quello della metà delle navi il cui tonnellaggio lordo oscilli fra 1000 c 1600, di un quarto del tonnellaggio dei piroscafi da pesca e di un quarto del tonnellaggio degli altri bastimenti da pesca.

§ 2.

Il Governo tedesco consegnerà alla Commission des Réparations tutte le navi e i bastimenti indicati al paragrafo 1 entro due mesi dall'entrata in vigore di questo trattato.

§ 3.

Le navi c i bastimenti indicati nel paragrafo 1 comprendono tutte le navi e bastimenti:

(1) Vedi il *Dominio dei mari nel conflitto anglo-germanico,* Milano, Treves, i9'5«

a) che battono o sono autorizzati a battere bandiera tedesca;

b) che appartengono a un tedesco o a una società tedesca, o a una compagnia tedesca, o a una società o compagnia di un paese non alleato nè associato, o stanno sotto sorvcglianza o direzione di un tedesco;

c) che attualmente sono in costruzione :

1) in Germania;

2) in un altro Stato come in uno degli Stati alleati c associati per conto di un tede•sco. o di una società tedesca, o di una compagnia tedesca.

§ 4.

Per la consegna del titolo di proprietà per ciascuna delle navi consegnate come detto, il Governo tedesco:

a) consegnerà alla Commission des Réparations, dietro sua richiesta, per ogni nave, un documento di acquisto, o altro titolo qualsiasi di proprietà che dimostri la cessione della piena proprietà della nave alla detta Commissione, senza privilegi, ipoteche e gravami di qualsiasi specie;

b) prenderà tutte le misure eventualmente indicate dalla Commission des Réparations per garantire la consegna di queste navi alla Commissione stessa.

§ S«

Quale misura completiva per la riparazione parziale, la Germania si obbliga a far costruìre nei cantieri tedeschi, per conto dei Governi alleati e associati, navi mercantili nel modo seguente :

a) entro tre mesi dopo l'entrata in vigore di questo trattato, la Commission des Réparations indicherà al Governo tedesco la quantità di tonnellaggio che in ciascuno dei due anni successivi ai tre mesi suddetti dovrà esser impostato;

b) entro due anni dall'entrata in vigore di questo trattato, la Commission des Réparations comunicherà al Governo tedesco il tonnellaggio che dovrà essere impostato in ciascuno dei tre anni successivi ai due suddetti ;

c) il tonnellaggio da impostare ogni anno non dovrà superare le 200.000 tonnellate lorde ;

d) l'indicazione esatta delle navi da co«bruire, le condizioni alle quali esse debbono essere costruite e consegnate, il costo per tonnellata, nel quale bisogna comprendere le spese della Commission des Réparations, c tutte le altre questioni che riguardano Tordinazione, la costruzione c la consegna delle navi e il loro conteggio verranno regolate dalla Commissione suddetta.

§ 6.

La Germania s'impegna, entro due mesi dall'entrata in vigore di questo trattato, secondo norme che saranno stabilite dalla Commission des Réparations, a restituire in natura o in istato di normale manutenzione tutte le navi e bastimenti in genere della navigazione fluviale che sulla base di un titolo giuridico qualsiasi sono entrate in possesso suo o di suoi sudditi dal primo di agosto del 1914 in poi e possono essere controllate.

In sostituzione di quelle perdite di tonnellaggio per la navigazione fluviale che le Potenze alleate e associate hanno sofferto durante la guerra per qualsiasi motivo, e che non possono essere riparate con le sostituzioni suddette, la Germania si obbliga a cedere alla Commission des Réparations una parte della propria flotta fluviale, sino all'ammontare di tali perdite. La cessione non deve equivalere al 20 per cento del tonnellaggio complessivo di questa flotta esistente all'11 di novembre del 1918.

Le modalità di tale cessione verranno stabilite dai giudici arbitrali indicati nell'articolo 339 della parte XII (Porti, vie acquee e ferrovie) del presente trattato. I giudici arbitrali hanno il compito di risolvere le difficoltà che potessero sorgere durante la spartizione del tonnellaggio fluviale, o dal nuovo ordinamento internazionale introdotto per determinate reti fluviali, o da mutamenti territoriali che interessano tali reti.

§ 7.

La Germania si impegna a prendere tuVe le misure che la Commission des Réparations prescrive e ad assicurarsi diritto pieno di piorietà per quelle navi che eventualmente, senza approvazione dei Governi alleati e associati, durante la guerra fossero passate sotto bandiera neutrale o stessero per passarvi.

§ a

La Germania rinunzia a qualsiasi pretesa, di qualsiasi genere, verso i Governi alleati c associati e i loro sudditi, circa ritenzione oppure uso di tutte le navi e bastimenti tedeschi c circa perdita o danno di una di tali navi o bastimenti, eccezion fatta dei pagamenti che per l'uso di queste navi sono dovuti in conformità del trattato di armistizio del 13 gennaio 1919 c degli accordi successivi.

La consegna della fiotta mercantile tedesca deve proseguire senza interruzione, conformemente agli accordi suddetti.

§9-

La Germania rinunzia a qualsiasi pretesa su navi o carichi che in seguito a un'azione della guerra navale nemica o in conseguenza di essa sono state affondate e poi salvate, e alle quali sia interessato uno dei Governi alleati o associati e loro sudditi, in qualità di proprietario, assicuratore o per altro titolo giuridico, senza riguardo a qualsiasi sentenza eventualmente pronunziata da un tribunale di prede della Germania o dei suoi alleati.

Queste clausole, le quali riguardano la sostituzione strettamente materiale delle navi mercantili perdute durante la guerra dagli Alleati, sono completate nella parte X del trattato (Accordi economici - Sezione prima : Rapporti commerciali) da tre articoli che costituiscono il secondo capitolo : Navigazione. Essi suonano:

Art. 271.

Per quanto si riferisce alla pesca in mare, alla navigazione costiera e alla navigazione di rimorchio, le navi delle Potenze alleate o associate dovranno godere, nelle acque territoriali tedesche, de! trattamento delle navi e dei bastimenti della nazione più favorita.

Art. 272.

La Germania dichiara di riconoscere che, prescindendo da qualsiasi altra contraria convenzione contenuta negli accordi circa ,a Pesca e il commercio degli alcools nel Alare de. Nord, tutti i diritti di sorveglianza e polizia, quando si tratti di navi pescherecce delle Potenze alleate, dovranno essere esercitati esclusivamente da bastimenti di queste ultime.

Art. 273.

La Germania riconosce come valevoli ed equiparati ai certificati corrispondenti dati alle navi tedesche tutti i certificati e documenti che si riferiscono a navi delle Potenze alleate e associate riconosciuti prima della guerra dalla Germania come validi, 0 ugualmente riconosciuti in seguito dalle principali Potenze marittime.

Allo stesso modo vengono riconosciuti i certificati e documenti navali emessi dai Governi dei nuovi Stati, abbiano questi o no litorali marittimi, a condizione che remissione sia avvenuta secondo le consuetudini esistenti presso le principali Potenze marittime.

Le alte Potenze contraenti si impegnano a riconoscere la bandiera delle navi di ogni Potenza alleata o associata la quale non possegga coste marittime, se queste navi sono registrate in una località qualsiasi che si trovi nel loro territorio. Tale località deve servire quale porto di registro di dette navi.

A

VI.

Biotte mondiali e flotta tedesca

Che le richieste dell'Intesa dovessero destare un vero panico nella Germania intera, e non nei soli circoli dei finanzieri e degli armatori, era facilmente prevedibile. Ma vi sono sventure che costernano anche chi è preparato ad esserne colpito.

Il ministro Wissell dichiarò che 64 mila marinai tedeschi rimanevano senza lavoro. Il critico navale della *tossiscile Z pitting* definì la clausola obbligante i cantieri tedeschi a costruire navi per l'Intesa nel quinquennio successivo: « La condanna a morte della flotta mercantile tedesca >, l'ostacolo che vietava la rinascita.

> Fra anni, scrisse, quando sarà possibile tornare a costruire nei cantieri della Germania navi per conto di tedeschi, si troverà il mondo invaso dappertutto, durante i primi cosidetti anni di pace, da inglesi, francesi ed americani.

Le 585.176 tonnellate che avrebbero dovuto rimanere agli armatori tedeschi non rappresentavano neanche esse una cifra definitiva; altri calcoli le ridussero, comprendendo tutte le navi da pesca, i velieri, i rimorchiatori ecc., a 501.910 tonnellate di registro lorde. Di questa flotta solo la metà potrebbe essere adoperata per il trasporto delle merci, giacché le vere navi mercantili consistono solo in piroscafi, la maggioranza dei quali è di uno spostamento inferiore alle 1000 tonnellate lorde. Pochissimi piroscafi oscillano tra le le 1000 e le 1600. Per i traffici nel Mare del Nord e nel Baltico, alla Germania furono lasciate soltanto 82.800 tonnellate di navi di Amburgo e 56.900 tonnellate di navi di Brema. Il tonnellaggio lordo del naviglio a vapore iscritto ad Amburgo e a Brema fu ridotto, dal trattato di pace, a una cifra la quale rappresenta il 3 e un quarto per cento dello spostamento anteriore alla guerra. Dei piroscafi adibiti al servizio viaggiatori costiero venne consegnato all'Intesa il 50 per cento.

Gli avvenimenti hanno dimostrato come i delegati tedeschi a Versailles non disponessero di mezzi atti a risparmiare al loro paese l'immensa rovina. Lo stato di disperazione nel quale essi si trovarono lo rivelò l'offerta fatta all'Intesa dal conte Brockdorff-Rantzau, di disarmare, in sostituzione di una parte del naviglio mercantile, sei corazzate di linea che l'Intesa non aveva chieste, tre della classe *Dcutschland* e tre della classe *Lothringen.* In cambio si chiedeva che venisse lasciato alla Germania un maggior numero di navi mercantili. Ma la proposta fu respinta.

Nella sua risposta al progetto di pace rimessogli a Versailles, il conte Brockdorff-Rantzau aveva altresì dichiarato che essendo le clausole riferentisi alla marina mercantile inaccettabili, meglio era comprendere tutto il tonnellaggio tedesco in un < Welt pool », rilasciando

una parte dei noli agli avversari (In conto risarcimento danni) e costruire per una serie di anni, nei cantieri tedeschi, navi destinate all'Intesa, in misura superiore a quella richiesta dall'Intesa stessa. Solo nel primo anno consigliava si facesse obbligo di un impostamento di tonnellaggio limitato, avuto riguardo alla situazione generale. La Germania voleva insomma risarcire non col suo tonnellaggio, ma con costruzioni future. Gli accordi per la costituzione di questo *pool* mondiale avrebbero dovuto essere elaborati dalla Società delle nazioni.

Benché anche dei tecnici inglesi si fossero occupati della faccenda, l'idea non ebbe successo.

Fu allora che la Lega navale tedesca, avendo ormai rinunciato alla speranza di dare alla Germania la flotta militare più potente del mondo intero, annunzio di essere decisa a compiere ogni sforzo per la rinascita di una flotta mercantile, con la quale avrebbero dovuto rifiorire il commercio transoceanico, la pesca e tutti gli altri rami di attività a cui si dedicano i paesi marittimi.

Le iniziative private, sia pure provenienti da società salde e forti come la Lega navale tedesca, possono avere valore solo quando lo slancio degli individui sia favorito dalle condizioni esterne — legislative ed economiche — che costituiscono le premesse necessarie per qualsiasi generoso ardimento. L'armistizio e il trattato di pace misero invece pastoie a quanti in Germania erano usi a far da precursori, additando e guidando. La flotta mercantile non rinasce sol che lo voglia la Lega navale.

Chiunque oggi tenti di compilare un programma di ricostruzione del magnifico naviglio mercantile tedesco dell'ante-guerra, si trova davanti all'ostacolo considerevole costituito dall'obbligo fatto ai cantieri di lavorare, durante un certo numero di anni, per conto dell'Intesa. La questione va ridotta a termini semplicissimi : Potranno i cantieri, malgrado tale onere, soddisfare anche le richieste degli armatori nazionali?

L'Intesa, come abbiamo visto, chiede la sostituzione, tonnellata per tonnellata, delle navi perdute a causa della guerra dei sommergibili. I tecnici tedeschi non sono riusciti a stabilire con esattezza la cifra esprimente il tonnellaggio totale relativo. Poiché finirono col comprendere che cavilli e illusioni conducevano al risultato unico della perdita di tempo, essi cercarono di ottenere dati approssimativi, servendosi non delle statistiche del loro Ammiragliato, bensì di quelle dell'Ammiragliato britannico. Il Libro Bianco pubblicato dal Governo inglese ai 5 di dicembre del 19*8, sulle condizioni della navigazione mercantile del mondo intero a tutto ottobre dello stesso anno, dice che le perdite di ogni genere ammontarono durante la guerra a 15 milioni di tonnellate, mentre si costruirono nuove navi per 10.8 milioni di tonnellate. Col sequestro di tonnellaggio nemico furono messi assieme altri 2.400.000 tonnellate. La flotta mercantile inglese ha perduto 9 milioni di tonnellatc e ne ha costruito solo 4.300.000; all'estero fece acquisti per 530.000 toneilate e altre 716.000 le ha ricavate dai sequestri. In complesso, dunque, potè registrare al suo attivo nuove navi per 5.600.000 tonnellate, in modo che le perdite nette si ridussero a 3.400.000 tonnellatc. Ritenute senz'altro come rispondenti a realtà le perdite inglesi denunziate dall'Ammiragliato di Londra — 9 milioni di tonnellate — il critico navale del *Bcrlùicr Tagcblatt,* capitano Persius, afferma che per la Germania è semplicemente impossibile risarcirle tonnellata per tonnellata. Tuttavia l'asserzione del ministro delle finanze Wissel che con la consegna delle navi da costruire nei prossimi cinque anni, ai cantieri tedeschi verrebbe reso impossibile di consegnare nei prossimi due anni sia pure una sola nave, gli sembra poco chiara.

Dall'annuario ufficiale *Natiiicus,* risulta infatti che» conformemente alle liste del Lloyd germanico, nei cantieri tedeschi furono costruite, nel 1913, 378.906 tonnellate di naviglio di spostamento superiore alle 100 tonnellate lorde, men-

tre alla fine dell'anno altre 834.086 erano ancora in costruzine. Durante la guerra, ragionava Persius, è sorto un numero notevole di nuovi cantieri e gli antichi stabilimenti sono stati ingranditi. In linea di principio, bisognerebbe dunque ritenere che esiste la possibilità di fare ancora crescere la produzione prebellica, ove ai cantieri siano garantite le condizioni indispensabili per lavorare e ove gli operai riprendano il lavoro con l'antico slancio, cose, queste, che lo scrittore faceva dipendere da abbondanti forniture di viveri per gli operai e dalla fornitura di materie prime ai cantieri. La logica di simili premesse è stata poi riconosciuta dall'Intesa a Spa. E Persius concludeva:

E' superfluo far rilevare l'importanza che ha per noi il favorire la nostra industria navale, per poterci rifornire con navi proprie dei prodotti di cui abbiamo bisogno. Se saremo costretti a servirci di navi straniere, noi avremo da pagare alti noli, e le nostre esportazioni ed importazioni dipenderanno dalla grazia degli altri. Noi dovremmo perciò tentare di convincere i nostri nemici che nel campo della navigazione mercantile c della costruzione delle navi di commercio è nel loro stesso interesse dimostrarsi condiscendenti.

Come adesso avremo agio di vedere, su questa affermazione s'imperniano gli sforzi della Germania per ricostituire rapidamente la propria fiotta di commercio. I tecnici tedeschi da una parte hanno espresso il parere che il loro paese, in determinate condizioni, potrebbe essere in grado di far fronte agli impegni assunti, dall'altra hanno tradito la speranza in concessioni a cui l'Intesa si dovrebbe decidere. Se nulla però interviene a mutare gli accordi presi, entro il 1924 la Germania dovrà costruire e consegnare ai vincitori, a proprie spese, navi per un milione di tonnellate. Per quanto l'impegno sia gravoso, il dott. Hennig, altro critico di autorità riconosciuta, condivide l'opinione del capitano Persius che si possa eseguirlo; tuttavia, a suo giudizio, la capacità di produzione dei cantieri tedeschi minaccia di essere compromessa se la Germania, dopo la cessione delle miniere di ferro della Lorena e con una produzione di carbone insufficiente, non riuscisse a procacciarsi i materiali di cui i cantieri abbisognano.

Ma premesso che la Germania può compiere lo sforzo richiestole, il dott. Hennig si domanda se l'Intesa vorrà veramente insistere sulla esecuzione di una clausola dalla quale rimarrebbe essa stessa danneggiata. La teoria merita di essere esposta, non fosse altro perchè specifica i motivi accennati per cui molti tedeschi sperano condiscendenza dai vincitori.

Senza dubbio — ragionava Hennig nel *19 — Inghilterra e Francia hanno letteralmente fame di tonnellaggio. Nel Sud America, nell'Asia Orientale, in Austraba e nelle Indie orientali, l'Inghilterra si vede sempre più esclusa dal mercato dei noli, in parte da navi americane, in parte da navi giapponesi, le quali ultime stanno per diventare formidabili rivali delle britanniche, a causa delle lievi spese di esercizio, delle alte sovvenzioni e dell'attività straordinaria degli armatori.

Comprensibile quindi che Inghilterra e Francia facciano ricorso alla Germania per colmare con la massima premura i vuoti nelle loro flotte mercantifi. Fra due o tre anni, però - - lo scrittore aveva l'aria di esserne profondamente convinto — le consegne gratuite di navi tedesche non potranno più essere una gioia per l'Intesa.

Non è anzi del tutto inverosimile — aggiungeva — che l'Intesa, nel suo stesso urgentissimo interesse, senta a scadenza relativamente breve il desiderio di liberare la Germania dall'obbligo delle costruzioni navali. Se le apparenze non ingannano, dopo un lungo periodo di scarsezza di tonnellaggio senza piecedenti, scarsezza la quale ha raggiunto il suo punto culminante nella primavera del 1918, il mondo s'avvia verso un periodo di sovrapfoduziorc di tonnellaggio.

Al principio del 1919, mancava ancora un milione al tonnellaggio della flotta meccantile mondiale del luglio 1914; nei soli canticri degli Stati Uniti, si costruivano però in quel momento 136 navi per 9.275.006 ton-

nellate, in quelli inglesi 657 per 2.254.845 tonnellate. In Europa, il numero dei cantieri è notevolmente cresciuto, di fronte a quello del 1914. nella Scandinavia — specialmente in Norvegia — e in Italia. Lo stesso si può dire del Giappone e, più che di qualsiasi altro paese, degli Stati Uniti, i quali nel 1918, con una produzione di 3.033.030 tonnellate, hanno compiuta un'impresa di cui nella storia delle costruzioni navali nessuno aveva potuto mai vantarsi; secondo ogni probabilità, questa gigantesca produzione nel 1919 verrà ancora superata. E' perciò da prevere per la fine del 1920 resistenza di una flotta mercantile mondiale la quale supererà di io milioni di tonnellate gli effettivi dell'estate del 1914.

I fatti hanno dimostrata la fondatezza dei calcoli del tecnico tedesco: mentre nel marzo del 1919 la flotta mercantile mondiale aveva raggiunto i suoi effettivi prebellici di 49.454.000 tonn., tra il 30 giugno 1919 e il 30 giugno del 1920 la disponibilità in navi del mondo intero s'è accresciuta di altri 6.395.000 tonn. lorde, cioè a dire del 12 e mezzo per cento circa. La seguente tabella indica lo sviluppo e i regressi di questa flotta dal 1910 al 1920, secondo il < Lloyds Register of British and Forcign Shipping > :

1910 . .	. 41.914.765	tonn.	lorde
I9II . .	• 43-147-154	»	»
1912 . .	. 44.600.577	>	»
1913 « «	. 46.970.113	»	»
1914 • •	• 49-454-OOO	»	»
I9KJ « «	. 50.919.000	»	>
1920 . .	• 57-314-065	»	»

Dal 30 giugno 1920 in poi il numero delle nuove navi entrate in servizio è ancora notevolmente cresciuto, per cui dalla fine del 1920 la flotta mercantile mondiale ha uno spostamele complessivo di 60.000.000 di tonn. Un *record.* Prevedendo questa disponibilità di tonnellaggio di certo superiore al fabbisogno, il Governo degli Stati Uniti disdisse sin dal dicembre 1918 numerosi ordinativi, mentre al Giappone più di cento cantieri, sorti durante la guerra per profittare del periodo di eccezionale prosperità dell'industria, hanno dovuto sospendere la produzione, mancando di lavoro. E poiché tutti Stati vincitori e neutrali mirano ad entrare nell'epoca della nuova pace con una flotta mercantile la più imponente possibile, non si riesce a vedere in qual modo si potrà evitare il pericolo di una crisi (1).

La conseguenza naturale sarà — sentenzia Hennig — che anche i cantieri francesi e inglesi saranno minacciati dallo spettro dcl la disoccupazione, già apparso nei cantieri d'oltre Oceano. Se questo avviene, non è da credere che i proprietari e gli operai dei cantieri si rallegreranno troppo a vedere le rare commissioni ancora ottenibili notevolmente assottigliate dalle costruzioni imposte dai propri Governi alla Germania, mentre gli armatori si guarderanno dall'aumentare senza posa le loro flotte mercantili, sfruttate in misura insufficiente, e dall'accollarsi spese notevoli per la manutenzione di navi che per il momento non si possono affatto adoperare, sol perchè non si desiste dall'umiliazione imposta alla Germania col Trattato di pace, L'obbligo di costruire annualmente 200.000 tonnellate di navi per conto dell'Intesa non deve preoccupare molto noi tedeschi: prima che siano trascorsi due anni, l'esecuzione di questa clausola riuscirà all'Intesa gravosa quanto a noi stessi e allora ci si rinunzierà, con piena soddisfazione reciproca (2).

Quasi il ragionamento non bastasse a tranquillizzare l'animo dei suoi connazionali, il Dr. Hennig ne tira fuori un altro che — è doveroso riconoscerlo — non difetta di logica.

Se entro cinque anni — egli dice — la Germania dovrà consegnare un milione di tonnellate di naviglio, o magari se dovrà consegnarne soltanto 100 o 200.000 entro un anno, secondo quale formula verranno divise queste navi fra gli Stati dell'Intesa? L'Inghil-

---

(1) Per la prima volta dal periodo della guerra, nell' ultimo trimestre del 1920 si è avuta, secondo le statistiche del Lloyd's Register, una diminuzione nella costruzione mondiale di tonnellaggio. La diminuzione fu di 22,182 tonnellate per la Gran Brettagna e di 363,000 per gli altri paesi costruttori.

(2) Mentre rivedo lc bozze, i tecnici dell' Intesa si dichiarano a Parigi favorevoli alla ncluesta della Germania di venire esentata dall'obbligo in questione.

terra le reclamerà perchè durante la guerra ha perduto il maggior numero di bastimenti, la Francia perchè ha sofferto di più, il Belgio per la stessa ragione, l'Italia perchè fu il suo intervento a provocare la vittoria, l'America idem e presumibilmente accamperanno pretese anche brasiliani, portoghesi e greci. Le navi die la Germania ha da costruire potrebbero dunque diventare facilmente Posso buttato fra molti cani. Che, a prescindere dai punti di vista isopra accennati, ben più importanti, non si voglia rinunziare

deschi si trovino sul mercato mondiale. Germania esclusa, la situazione odierna dell'industria delle costruzioni navali risulta dalla seguente tabella, nella quale non si tien conto dei cantieri con una produzione annuale inferiore alle 1000 tonnellate di registro lorde.

Mentre in Inghilterra, il paese che prima della guerra era alla testa nel campo delle costruzioni navali, non si nota un aumento sensibile, le cifre che si

STATO	CANTIERI prima della guerra	PRODUZIONE MASSIMA		PRODUZIONE ritenuta possibile	PRODUZIONE annodo provista por i prossimi anni
		adosso	prima della guerra		
Inghilterra . . .	IOI	120	1-932.153	3-000.000	2.4OO.OOO
Norvegia . . .	II	30	57-556	200-000	100.000
Svezia	7	17	18.524	100.000	60.000
Danimarca . . .	S	15	40.932	100.000	60.000
Olanda • • • •	33	50	118.153	150.000	90.000
Francia	13	20	176.005	300.000	90.000
Italia......................	II	23	67.522	—	60.000
Austria-Ungheria	*	—	61.757	250.000	—
Giappone • • •	8	30	85.861	1.000.000	500.000
Altri Stati . . •	—	—	46.654	200.000	80.000
America	4.5	417	474-675	7.000000	3.500.000
			TOTALE	12.250.000	6.940.000

al lavoro forzato imposto ai nostri cantieri per questo semplice motivo?

Il Dr. Hennig ha trovato largo seguito con le sue teorie, le quali sono state sviluppate dal professor W. Laas, all'assemblea generale della Schiffbautechnische Gesellschaft. Il prof. Laas disse che nell'estate del 1918 l'Ammiragliato tedesco aveva deciso di compiere una rigorosa inchiesta sulla capacità produttiva della industria delle costruzioni navali dei nemici e dei neutri. I dati rac- riti allora dallo stesso professore sono interessanti per poter assodare di fronte a quali concorrenti i cantieri te-

riferiscono all'America meritano studio, Durante la guerra, ai 45 cantieri ivi \ esistenti se ne sono aggiunti 372, favoriti efficacemente dallo Stato. Di questi 372 nuovi cantieri, 269 si trovano sulla costa orientale, 69 sull'occidentale e 34 sui laghi interni. Il Governo di Washington, che non manca nè di mezzi nè di decisione, ha creato uno Shipping Board e ha emesso un prestito di cinque miliardi per la costruzione della flotta mercantile. Con la legge del 6 giugno 1920 *(Merchant Marine Acf)* ha poi inaugurata una politica protezionista i cui effetti cominceranno a farsi sentire quest anno.

Il prof. Laas, sostenendo che si dovrà giungere a un periodo di sopraproduzione nell'industria delle costruzioni navali, asserisce che ciò dovrà condurre a una generale discesa dei prezzi e, in conseguenza, alla scomparsa di tutti i cantieri improvvisati non capaci di vita. Le officine, in ultima analisi, hanno da ritornare alla loro produttività normale. Parlando della Germania, egli dice potersi affermare che i cantieri tedeschi sono in grado di produrre 700.000 tonnellate lorde all'anno. Anche detraendo le 200.000 tonnellate da consegnare annualmente ai vincitori per cinque anni, in otto anni i 4.000.000 di tonnellate perduti dalla Germania potrebbero essere sostituiti. I cantieri tedeschi non difettano di ordinativi, ma c'è pericolo che tra breve l'Estero possa costruire più a buon mercato della Germania. Per eliminare tale pericolo, occorre assicurare ai cantieri tedeschi il fabbisogno della navigazione nazionale e contemporaneamente metterli in grado di affrontare la concorrenza con l'estero.

Per arrivare a tanto — conclude Laas — sono necessari materiali a buon prezzo, modesti salari c spese di esercizio, accresciuta produttività degli operai ma, ancor più, migliorata organizzazione, per esempio standardizzando tutte le navi, dividendo le commissioni, perfezionando tecnicamente la costruzione delle navi c modernizzando i sistemi di lavoro. Ma, come prima della guerra, compito dei cantieri tedeschi sarà fornire un lavoro di qualità superiore.

Nella stessa riunione, un altro oratore, l'ing. Focrster, esponendo i mezzi atti a ricostruire la flotta mercantile tedesca, sostenne invece che la Germania non debba costruire in massa tipi standardizzati che si adattino a qualunque esercizio, ma navi da carico nelle quali si tenga conto delle esperienze sin nei più minuti dettagli. Questo sarebbe il primo passo verso una efficace concorrenza. L'oratore accennò quindi alla forma della nave e alla sua influenza sulla velocità e sulla portata, come sul risparmio di materiale e di lavoro. Ad Amburgo, armatori e cantieri hanno costituita una commissione sperimentale che in un dato momento ebbe ad esaminare ben 15 nuovi modelli a elica, preoccupandosi dell'economia della forza motrice e dell'influenza della forma sulla stabilità delle navi. L'ing. Focrster ha proposto un tipo di nave che presenta delle rigonfiature tra la linea di carico massimo e quella d'acqua, per ottenere stabilità nel salpare e nell'attraccare, senza bisogno di fare più larga la nave intera.

In tema di risparmio di acciaio, l'oratore parlò delle navi in cemento armato, alla cui costruzione pone tuttavia certi limiti la qualità del materiale e il maggior peso del corpo della nave. Oggi è ancora impossibile dire il vero valore e l'avvenire riservato al cemento armato come materiale per le costruzioni marittime, ma già lo si può impiegare per certe strutture, ecc. Su diversi piroscafi *deW Hamburg Amcrika Linie* se ne è fatto uso per i locali refrigeranti. Lo si ritiene inoltre utilizzabile per le pareti delle carbonaie, per le sale dei fornelli, per paratie di diversi tipi, impermeabili e refrattarie, garitte sui ponti, ecc. In generale l'uso del cemento armato è vantaggioso per tutte quelle parti della nave soggette a corrosione prematura che hanno bisogno di essere spesso rinnovate o riparate. La più grande nave in cemento armato finora costruita in Germania — di 8.000 tonnellate lorde di spostamento — è stata varata ad Amburgo alla fine d'ottobre del 1920. Cantieri di Kiel hanno poi varato un veliero, con motore ausiliario di 70 H.P., lungo metri 33,5 e largo 8.

%* *

I tedeschi, riassumendo, nutrono ferma fiducia che la loro marina mercantile possa risorgere e che gli stessi vincitori finiranno con l'aiutarne, sia pure indirettamente, la risurrezione. Walter Rathenau, col quale mi intrattenni sull'argomento ai primi di giugno del 1919, non nascondeva tuttavia una certa diffidenza nel successo dell'impresa, men-

tre il conte Ernesto Reventlow, il noto critico navale della pangermanista *Deutsche Tageszeitung,* benché escludesse la possibilità di rinascita della marina da guerra, mostrò invece ottimismo circa le sorti del naviglio commerciale.

La Germania non rinunzia alla speranza di rivedere i porti di Amburgo e di Brema gremiti di navi sue» pronte a battere le vie del mondo. Con la legge per la ricostruzione della marina mercantile, il Governo di Berlino assegnò agli armatori mezzo miliardo, a patto che essi avessero sostituito nel più breve tempo possibile tutto il tonnellaggio perduto per cause belliche : ad ogni armatore era pagata la differenza fra il costo del piroscafo prima della guerra e quello al momento della costruzione. Piroscafi c velieri tedeschi hanno già fatta la loro ricomparsa sulle linee del Sud America ; nel mese di luglio 1920, la famosa *Hamburg Antcrika Linie* ha ricevuto il primo dei nuovi piroscafi ordinati, *VUndine,* che a brevissima distanza dalla consegna veniva messo a sua volta in navigazione.

Chiunque rifletta un poco sulle esigenze dell'industria c del commercio di esportazione della Germania, non tarderà a comprendere quanto interesse presenti per i tedeschi la questione dei noli. Se la Germania vuole ricondurre le sue esportazioni all'antico livello, la sua mira principale sarà costituita dalla ripresa dei trasporti con gli Stati transoceanici. Ora essa potrà conseguire tale intento solo con linee di navigazione dirette, dai propri porti, linee alle quali, in ogni caso, non mancherà la concorrenza di navi di altra bandiera. La questione del tonnellaggio in se stesso per i tedeschi è diventata affatto secondaria, giacché numerose compagnie straniere — americane ed inglesi in ispecie — offrono ormai quante navi si vogliono, a mezzo dei rappresentanti nominati in tutti i grandi porti della Germania. Ma a nulla vale nemmeno il fatto che questi rappresentanti siano tedeschi: i prezzi dili agenti sono sempre sottoposti al controllo di Londra e di New York, per cui questi due grandi mercati, se un giorno la Germania industriale risollevasse la testa, avrebbero nelle mani un'anna formidabile per combattere il maggiore nemico. La nuova parola d'ordine in Germania è: «Navi tedesche per le merci tedesche ».

Interessanti sono le dichiarazioni del direttore generale della *Hamburg Amerika Linie,* Holdermann, circa l'avvenire della Compagnia, la quale è la più importante della Germania. Egli ha detto che si ha intenzione di comprare un gran numero di piroscafi e di entrare in trattative dirette con numerose grandi società armatrici. Holdermann spera che gli armatori norvegesi contribuiranno alla rinascita della flotta mercantile tedesca. L'*Hamburg Amcrika Linie* rappresenta oggi la *Kerr Linie* e la *Paket Steamship Company* e spera di giungere presto ad accordi anche con la Norvegia.

La flotta della *Hamburg Amcrika Luiic,* — ha aggiunto Holdermann. — dopo le perdite cagionate dalla guerra e dopo le consegne all'Intesa, é diventata di così scarsa importanza, che la Società, un tempo potentissima e di importanza mondiale, deve ricominciare da capo. Molte navi sono in costruzione, ma si ignora quante di esse potranno essere trattenute. *L.*[1] *Hamburg* adesso è una Società armatrice con capitale ma senza navi, però c venuto il momento di pensare a farla risorgere.

Morto Ballin, l'uomo che gli succede alla testa di una azienda alla quale i tedeschi debbono tanta parte della loro fortuna economica, parla un linguaggio chiaro c pieno di fede, atto ad incoraggiare gli animi dei connazionali abbattuti e ad ammonire gli illusi nel campo dei vincitori. Tra questi illusi bisogna comprendere coloro i quali, speculando sul basso corso del marco, credettero di poter stendere la mano sulle maggiori imprese industriali e commerciali tedesche, cominciando appunto dalle compagnie di navigazione. La lotta per impadronirsi *de\V Hamburg Amerika Li' vie* è stata forte, ma la società cor-

se a tempo ai ripari, escogitando il mezzo del quale poi si son servite con successo molte aziende tedesche, cioè a dire l'emissione di nuove azioni privilegiate. E per difendersi anch'esse contro l'infiltrazione del capitale straniero. il *Norddcutschcr Lloyd,* la *Hansa,* *YArgo,* e la *Neptun* — tutte di Brema — crearono una specie di *trust finanziario*, scambiandosi fra di loro delle azioni c raggruppandone altre, per importi considerevoli, in possesso comune. Ad esempio, quando la *Hansa* deliberò di aumentare il capitale sociale — portandolo da 35 a 60 milioni di marchi — azioni per io milioni di marchi furono assegnate al consorzio.

Va però citato — prima di concludere — l'accordo concretato a New York fra il gruppo Harriman e la *Hamburg Amerika Linie* per l'esercizio di una flotta comprendente anche i piroscafi di quest'ultima compagnia sequestrati nei porti americani. Vinti e vincitori eserciranno assieme tutte le linee prima della guerra battute dalle magnifiche navi della H. A. L., che a partire dal gennaio del 1921 ha ripreso un servizio d'emigrazione con New York. Il gruppo — alla cui testa si trovano anche i due ex direttori dell'antico ufficio di New York della *Hamburg Amerika Linie,* W. H. Sickel e G. Lederer — dispone oggi di un parco di 86 navi, per 600.000 tonnellate. In seguito la flotta sarà accresciuta da nuove costruzioni, tra cui parecchie grandi navi ad olio pesante [1].

La compagnia tedesca, facendo valere la propria esperienza, è riuscita a concludere una convenzione sotto certi aspetti addirittura geniale. Essa doveva riprendere l'esercizio di numerose linee, riaprire infinite agenzie, investire un capitale enorme per la ricostruzione di navi che prima della guerra costavano 8 milioni di marchi e oggi costano da 150 a 200 milioni ciascuna. D'altra parte gli americani, difettando della pratica necessaria per sfruttare con successo la potente flotta mercantile che la guerra ha posto tra le loro mani, hanno ritenuto che del sacrificio fatto a vantaggio dei tedeschi fosse l'America stessa ad avvantaggiarsi per prima in larga misura.

Ma passati i primi entusiasmi per la trovata dell'ammiraglio Benson, capo dello Shipping Board, gli americani si vanno adesso chiedendo se, eliminando il pericolo di vedere i piroscafi male utilizzati, non abbiano fatto sorgere quello di vedersi a suo tempo soppiantati da chi oggi chiamano a consigliare.

---

(1) Averill Harriman, capo del gruppo americano della combinazione, è un giovanotto ventottenne, figlio del < re delle ferrovie >.

VII.

L'esercizio di Stato

Davanti all'opinione pubblica francese la questione dell'avvenire della flotta mercantile è stata posta in un modo e sotto forme che, mentre il motto della socializzazione continua ad aver forza di miraggio, meritano di essere rilevati.

Nessuno Stato vuol essere ultimo nella ricostruzione della propria flotta mercantile, ma, a prescindere dalle coraggiose iniziative private, nessuno ha infilata coraggiosamente una via da cui ricavi la sicurezza di arrivar presto e bene alla mèta. La situazione della flotta mercantile francese non è delle più allarmanti. Valendoci dei dati ultimi di maggior fede, possiamo riassumerla così:

Prima della guerra, la Francia possedeva circa 2.550.000 tonnellate lorde, delle quali durante il conflitto mondiale ne ha perdute 1.100.000 e ricuperate poi 980.000. Facendo il bilancio degli ultimi sei anni, risulta quindi che di fronte al 1914 la diminuzione del naviglio mercantile francese si riduce a un centinaio di migliaia di tonnellate. A questo naviglio vanno aggiunte 450.000 tonnellate di navi nemiche, 160.000 di navi brasiliane, 330.000 di navi inglesi nuOve — che la Francia deve ancora ricevere sulle 500.000 previste negli accordi conclusi durante la guerra tra Clémentel, per il Governo della Repubblica, c lo Shipping Controller britannico, sir J. Maclay —, 80.000 di velieri tedeschi, 650.000 ordinate o impostate in Francia e 180.000 acquistate o ordinate all'estero.

Quando tutte le consegne saranno avvenute, la Francia possederà una flotta di circa 4.300.000 tonnellate, che essa spera ancora di ingrossare con altre ordinazioni a cantieri nazionali •— previste dal sottosegretario di Stato alla Marina nella cifra di 500.000 tonnellate — ecc. Sebbene il relatore Dior tenesse a far notare ai, membri del Parlamento che non tutto il tonnellaggio disponibile si trovava in ottime condizioni, l'ufficioso *Tcmps* scrisse:

> Rimane comunque assodato che noi avremo tra poco una flotta mercantile molto più importante di quella del momento dello scoppio della guerra. E' anche probabile che in seguito a questo accrescimento considerevole del nostro tonnellaggio, noi raggiungeremo, per un tempo più o meno lungo, l'estremo limite delle nostre possibilità di armamento.

Il *Tcmps* poneva quindi la questione se lo Stato dovesse ancora ingerirsi in modo diretto della marina mercantile. Le correnti sono due: quella socialista, che conduce alla nazionalizzazione, e la liberista. La socialista fa capo al Bouisson, grande nemico degli armatori, e a Berthon, deputato socialista parigino, del quale nel passato si ignorava la competenza navale. Il deputato Galmot, sostenitore della tendenza opposta, afferma che la Francia si trova in condizioni di

inferiorità, da cui potrebbe trarla soltanto un accordo fra armatori e costruttori, accordo tuttavia reso impossibile dalla minaccia di una flotta di Stato.

L'industria dei trasporti marittimi è regolata in Francia dalla legge del 19 maggio 1866, che proclamò la libertà delle bandiere. In tal modo, come ha notato il vice-ammiraglio Bienaimc nel *Figaro,* la marina mercantile e i costruttori navali francesi entrarono in lotta con gli armatori e i costruttori di tutti i paesi. L'intervento dello Stato, il quale non esiterebbe — per confessione degli stessi sostenitori del sistema — a lavorare in perdita pur di favorire i connazionali (imponendo in ultima analisi al bilancio di pagare la differenza) implicherebbe la rottura del contratto, la violazione del principio che l'aveva fatto accettare, sotto la pressione dei commercianti e degli industriali desiderosi di godere ribassi considerevoli nei prezzi dei trasporti, in seguito alla sovrabbondanza di tonnellaggio derivante dalla concorrenza. E secondo il Bienaimé, la prima conseguenza che si dovrebbe temere da un fatto simile sarebbero le rappresaglie.

Il Bouisson, a cui questo ed altri attacchi sono stati diretti, sostiene che l'armamento libero è impossibile, poiché esso lascia gli armatori arbitri di sospendere ad un dato momento ogni trasporto di merci e di passeggeri. Pur di riuscire a sopprimere l'armatore capitalista, il Bouisson chiude gli occhi sulla circostanza che nella specie non si è di fronte a una concorrenza nazionale, bensì internazionale.

Nel febbraio del 1919, per giustificare la requisizione generale di tutte le navi da lui ordinate all'epoca in cui era commissario per i trasporti marittimi e per la marina mercantile, egli aveva asserito che gli armatori francesi, animati da spirito di lucro, si rifiutassero di rifornire gli eserciti e la popolazione civile. < Io attendo il giorno in cui potremo far conoscere — aggiunse — i risultati della requisizione ; le economie realizzate ammonteranno a centinaia di milioni *.

Ora per avvantaggiarci anche noi un po' delle esperienze altrui — e le nostre, peraltro, dovrebbero bastare — sono queste due asserzioni del Bouisson che vanno studiate da vicino, per vedere qual fondamento avessero sospetti e speranze. Durante il dibattito svoltosi alla Camera dei deputati, Hubert Giraud, presidente della Camera di Commercio di Marsiglia, ha negato che la guerra abbia fruttato agli armatori francesi i benefici enormi dei quali è andato parlando il Bouisson, che nella *Huntanitc* aveva denunziato addirittura due miliardi. La cifra è fantastica. Dopo aver fatta una distinzione tra gli armatori veri e coloro che armatori si erano improvvisati, Hubert Giraud sostenne essere invece vero che gli armatori hanno subito perdite considerevoli, ch'essi non hanno ancora potuto riparare nè qualitativamente, nè quantitativamente. Citò poi dei casi di perdite di navi, interessanti per l'analogia delle 'loro conseguenze con quelle di parecchi casi consimili italiani: un armatore che possedeva due piroscafi di 4.200 tonnellate, affondati al servizio dello Stato, con l'indennità di requisizione riesce a procurarsi un solo piroscafo di appena 400 tonnellate. Lo stesso Hubert Giraud, avendo perduto un piroscafo assicurato per 800.000 franchi, l'ha sostituito con un altro che gli costa 275.000 sterline.

Gli armatori non sono responsabili del rialzo dei noli — proseguì l'oratore —; bisogna incolpame la guerra. Poiché l'armamento francese no- rappresenta che il 5 per cento del tonnellaggio mondiale, non è con simile minoranza di un ventesimo che potrebbe imporre le proprie decisioni. Io ho tentato Vesperimento. Avevo sotto carico una nave a Car(lift; il nolo stava a 100 franchi: io rabbassai a 80. Ma non per questo il carbone fu pagato di meno a Marsiglia. Il noleggiatore della nave non fece altro che intascare la differenza di 20 franchi. Quando le merci mancano, il livellamento avviene dall'alto; dal basso quando abbondano. Dopo la requisizionc generale e fino all'armistizio, tra la Francia e l'Algeria vi furono tre noli: 42 franchi per le ! avi requisite, 80 franchi per quelle dei neutri e degli alleati, 200 franchi per le

navi libere. Orbene, i vini sono staH venduti come se il nolo fosse stato di 200 franchi la tonnc'la'a per tutti.

Indi Hubert Giraud fece la critica dell'esercizio di Stato, ricordando la dolorosa esperienza delle linee della Corsica, che sono costate parecchi milioni. Aggiunse che la flotta di Stato significa la scomparsa dell'armaménto libero, giacché dovunque intervenir lo Stato, l'industria libera non ha da fare altro che andarsene : lo Stato spende e in condizioni che costringerebbero l'industriale a fallire. A giudizio dell'oratore, lo Stato può intervenire solo nel caso di esercizi che esigono condizioni speciali e per i quali occorra mettere a carico della collettività le spese miranti al miglioramento di tali servizi.

Se conservate la flotta di Stato, — disse concludendo l'autorevole deputato di Marsiglia. — avrete con essa ura seconda marina da guerra, una marina senza cannoni, ma non avrete più una marina mercantile.

Ma il signor Bouisson, come «abbiamo visto poco prima, a suo tempo aveva promesso al paese anche un'economia di centinaia di milioni, la quale avrebbe dovuto essere uno dei maggiori benefici della requisizione. Sebbene gli avvenimenti non gli avessero consentito di tener fede alla promessa, il Bouisson tentò di illudere la Camera, denunziando un utile apparente di 109 milioni. Il sottosegretario di Stato per la Marina mercantile, Bignon. intervenne subito per dichiarare che il danaro guadagnato al principio della requisizione era stato perduto in seguito. E il relatore osservò a sua volta non esser difficile realizzare degli utili quando si è padroni dei prezzi. L'ex commissario per la marina invitò allora a dar la prova delle perdite c provocò una gravissima dichiarazione del sottosegretario di Stato per le Finanze, Brousse. Questi disse che il procuratore generale della Corte dei Conti e presidente della Commissione incaricata di realizzare delle economie nelle amministrazioni pubbliche, Maurice Bloch, aveva affermato che se il conto speciale dei trasporti marittimi accusava al 31 dicembre 1919 un beneficio di 109 milioni, si trattava di un beneficio apparente, il quale non doveva trarre in inganno i pubblici poteri : un riepilogo della situazione avrebbe fatto venir fuori un *deficit* considerevole. Un'interruzione di Bouisson indusse lo stesso sottosegretario di Stato per le Finanze a una seconda dichiarazione ancora più grave: e cioè che il Procuratore Generale della Corte dei Conti non sapeva ancora tutto, data la scomparsa dagli archivi di numerosi documenti.

Noi lasciamo agli scrittori francesi il compito di giudicare se questa scomparsa di documenti equivalesse ad una voluta distruzione; comunque ci sembra di poter concludere che la gestione della marina mercantile da parte del Governo francese sia stata deplorevole. Uno degli oratori di Palazzo Borbone, il deputato Rio, l'ha riassunta così : < Sperpero, disordine, inesperienza ». In questo ordine di idee si trovano ormai i membri del Governo francese, per cui la nazionalizzazione della marina mercantile può considerarsi in Francia tramontata. Il sottosegretario di Stato per la marina, Bignon, disse chiaro e tondo che l'esercizio di una flotta importante come quella affidata alle sue cure è praticamente impossibile. < Se il Parlamento si pronunziasse per il mantenimento di un certo tonnellaggio da determinare — dichiarò — questo non dovrebbe superare le 200.000 tonnellate ». Tale flotta, secondo il Bignon, andrebbe riservata ai traffici con le colonie.

L'oratore fu applaudito, ma la soluzione proposta non venne giudicata dalla stampa felicissima: le obbiezioni sono le stesse sia per la grande che per la piccola flotta di Stato.

Vili.

L'Italia senza navi

Conclusa la pace, ripreso il movimento emigratorio, chi non possiede navi a sufficienza deve bussare alla porta altrui, pagare gravosi tributi per noleggio. Il danaro nazionale se ne va all'estero» i porti di casa sono ingrombi di bandiere straniere. Vi sono Stati fortunati che bastano ai propri bisogni, e possono anche adoperarsi per (pelli altrui, e Stati a cui questa ideale emancipazione economica è negata. E' il caso dell'Italia. La nostra soggezione esisteva anche prima, però adesso è cresciuta e sono comparse a fendere i mari le nuove flotte mercantili dei ricchissimi paesi che quattro o cinque anni addietro non disponevano di un rilevante naviglio di commercio.

Nella nostra marina, oggi altro non si vuol vedere se non una delle indùstrie a cui la guerra ha fruttato i maggiori guadagni. Certe questioni e certi problemi economici non vanno giudicati da un punto di vista unilaterale e personale, solo considerando gli utili che in un dato momento alcuni individui hanno potuto realizzare, non tanto per merito proprio quanto per mancanza di iniziativa altrui. E' naturale che se ad una industria si dedicano soltanto poche persone, nel periodo favorevole per questa industria il grosso dividendo sarà contrapposto a un piccolo divisore. Ma se l'Italia, quando maggiore e più urgente era per essa il bisogno di navi, avesse avuto a disposizione un naviglio nazionale sufficiente, avremmo noi evitato o no l'emigrazione all'estero di nove miliardi di lire, pagati per noli a neutri e ad alleati? E la generosità degli stessi nostri Alleati era tale che ad armistizio concluso l'Inghilterra, allorché ci favoriva navi requisite, ci obbligava a corrispondere agli armatori non il nolo di requisizione, bensì quello del mercato, naturalmente assai superiore. Nessuno tenterà di paragonare i guadagni degli armatori italiani a quelli degli armatori stranieri.

Del modo in cui l'Inghilterra requisì il proprio naviglio mercantile è poi bene far cenno, per mettere in rilievo ancora un'altra — e non la minore — delle cause che ostacolarono il libero traffico della nostra marina mercantile durante la guerra. Agli armatori inglesi, i quali posseggono assai più navi dei nostri, venne requisita soltanto una parte della flotta : con le navi non requisite essi poterono quindi realizzare guadagni tali da rifarsi delle eventuali perdite risultanti dalla requisizione. Ai nostri, invece, fu tolto tutto.

Ora i nove miliardi che nel tempo del conflitto mondiale noi abbiamo pagato all'estero per noleggio di navi, e quelli che andiamo pagando tuttora, dovrebbero farci capire che quando si colpiscono gli armatori nazionali, non si risolve il problema fondamentale e ci aggiriamo in un circolo vizioso, di cui sono gli stranieri a trarre vantaggio. E, evidentemente, i sovraprofitti di questi armatori stranieri noi non potremo mai col-

pirli, non fosse altro per il semplice fatto che del loro aiuto abbiamo urgente bisogno. Togliere agli armatori italiani per ridare alla marina mercantile italiana potrebbe ancora andare; a tanto, anzi, bisognerà pur venire. Ma togliere alla marina mercantile italiana per dare agli armatori stranieri è politica assurda, politica che oseremmo chiamare delittuosa, se al posto di questo aggettivo altisonante non stesse meglio la parola incoscienza.

Quando si parla di guadagni in fatto di noli e di marina mercantile in genere, è necessario tener presente che tale industria è sottoposta alla legge livellatrice della concorrenza mondiale. I noli ribassano se sono molte le navi offerte per i trasporti, rialzano nel caso opposto, e il nolo più alto è il nolo di tutti. Esempi caratteristici della inesorabilità di questa legge sono quelli, riferiti nel capitolo precedente, citati dal presidente della Camera di Commercio di Marsiglia, Hubert Giraud.

Errato dunque colpire dei guadagni che, se non temessimo il paradosso, definiremmo involontari, quando invece occorre eliminare le cause da cui i guadagni eccezionali derivano. Durante la guerra, allorché lo Stato intervenne a limitare i profitti degli armatori nazionali, si disse che lo Stato s'impegnava moralmente a provvedere a suo tempo alla rinascita della marina mercantile. La nostra politica economica degli ultimi tempi rivela però tendenze addirittura opposte, tanto che il concetto di proteggerne c favorirne lo sviluppo appare capovolto.

I decreti del io agosto 1916, del 13 gennaio, del 21 gennaio e del 14 giugno 1917, nonché quelli del 16 giugno e del 18 agosto 1918 c del 30 marzo 1919, sono tutti ispirati alla opportunità di non opprimere fiscalmente la marina mercantile, anzi di agevolarla con esenzioni molteplici. Dei decreti citati, il più saggio ci sembra quello del 13 gennaio 1917, che obbligava a investire certi redditi esentati dalla sovrimposta nell'acquisto di nuove navi da passarsi alla bandiera italiana. La recente decisione dello Stato di colpire anche i profitti di guerra della marina mercantile equivale a una sconfessione radicale della politica del passato, sconfessione che desta tanto maggior sorpresa, in quanto lo Stato riconosce gli eccezionali bisogni di tale industria e promette di tenerne conto.

Né è a credere che prima di quest'ultima radicale decisione la marina mercantile italiana abbia goduto — malgrado gli accennati decreti — di privilegi eccezionali. Lo Stato in un primo tempo aveva promesso agli armatori, per le navi requisite perdute, il prezzo dei le navi stesse al momento della sostituzione : quando i prezzi delle navi toccarono cifre fantastiche, lo Stato, atterrito, decise di rimborsare il valore prebellico aumentato del 50 per cento. Così, per i noli, lo Stato pagò sul principio, per le navi requisite, il nolo corrcnte, poi lo ridusse ai due terzi e questo nolo rimase in vigore per tre anni. Una simile politica, instabile e deprimente, influì in larga misura ad impedire le nuove costruzioni. Poiché gli armatori chiedevano la esenzione dei profitti di guerra sino all'ammortizzamento delle navi, lo Stato la concesse a compenso delle insufficienti indennità, ma obbligò a investire in nuove costruzioni.

E ora? La legge per l'avocazione allo Stato dei profitti di guerra, colpendo la marina mercantile e lasciando quasi immuni i redditi delle attività agrarie e dei capitali inerti, si è dimostrata una inutile ingiustizia verso i redditi derivanti dall'attività commerciale ed industriale. Ma all'ingiustizia fiscale si aggiunge il danno enorme costituito dall'ostacolo alla rinascita della nostra decimata flotta mercantile.

*
* *

La guerra al commercio, decisa dalla Germania nel momento in cui la stasi nelle operazioni terrestri la faceva disperare dell'imminenza di una soluzione, ha inflitto alle marine mercantili

mondiali danni che vanno valutati in rapporto alla efficienza prebellica ed alla entità delle risorse materiali per rifarsi nel minor tempo possibile delle navi perdute. Più meschina era la flotta di commercio, più grande è stato il danno subito: minore era la potenzialità dei cantieri nazionali e la disponibilità di materie prime, maggiori sono state le difficoltà per sostituire le perdite.

Dobbiamo purtroppo mettere l'Italia nella categoria meno privilegiata. La nostra politica costantemente mutevole fece vivacchiare la marina mercantile in condizioni di perniciosa incertezza: nel '96 era stata promulgata una legge per promuovere l'aumento del tonnellaggio, nel '901 ne era venuta un'altra destinata a far svanire i timori in senso opposto. La pubblica opinione, per disinteresse o per ignoranza, non intuì mai la gravità del problema.

Giungemmo così al conflitto mondiale, con una flotta che ci permetteva di sopperire per la metà al fabbisogno dei nostri rifornimenti. Alla fine del 1913, nei porti italiani erano state sbarcate o imbarcate 31,821,882 tonnellate di merci, delle quali 15.399.606 trasportate con bandiera estera e 16.422.276 con bandiera italiana. La bandiera italiana, dunque, aveva provveduto al 52 per cento dei trasporti, lasciando il resto all'armamento straniero.

Pochi mesi dopo scoppiava la guerra e non mancò chi, prevedendo» invitò il Governo a fare all'estero incetta di navi. Con un milione, a quell'epoca, era possibile ottenere un piroscafo di portata media; uno sforzo finanziario di trecento milioni ci avrebbe garantiti per l'avvenire. Ma tra coloro che si opposero a questo piano, caldeggiato da funzionari autorevolissimi della marina, vi furono molti di quelli che oggi vanno piatendo, o biasimando chi è successo al potere.

I prezzi delle navi presero a salire; e salirono, salirono vertiginosamente, sì che il piroscafo che si sarebbe potuto avere per un milione, acquistò un valore decuplo. Quando il Governo parve risolversi a fare qualche cosa, il prezzo delle navi oscillava tra 15 e 30 milioni, mentre i Governi stranieri avevano emesso decreti i quali impedivano le vendite all'estero.

La comparsa dei sommergibili nel Mediterraneo segnò una triste data per la nostra marina mercantile: violato lo stretto di Gibilterra, i piccoli tremendi ordigni si trovarono in un bacino che si prestava in ispecial modo alla loro attività e fecero stragi. L'impreparazione della nostra difesa li favorì per il resto. Il Mediterraneo, secondo le tabelle compilate dalla Direzione Generale del traffico marittimo (1919), ci è costato 13 piroscafi nel 1915, 49 nel 1916, 58 nel 1917 e 24 nel 1918. Fuori del Mediterraneo, nel 1915 non subimmo alcuna perdita e negli anni successivi perdemmo rispettivamente 16, 45, 13 piroscafi.

Le conseguenze del grave salasso sono chiaramente indicate dalla mutata proporzione nei trasporti di merci. Alla fine dell'ultimo semestre di guerra (gennaio-giugno 1918) le merci sbarcate o imbarcate in porti italiani risultavano trasportate dalla bandiera italiana per il 27 per cento, dalla alleata per il 61,9, dalla neutra per il rimanente 10.7. Dal 52 per cento del 1913 eravamo dunque scesi al 27; dalla metà al quarto! Nel frattempo, nei nostri porti, armatori stranieri avevano realizzato immense fortune, il danaro pagato dall'Italia per noli aveva fatto sorgere < all'estero > grandi compagnie di navigazione, prima della guerra inesistenti. Notissimo il caso di una ditta di Barcellona.

Il linguaggio delle cifre è linguaggio noioso, senza armonia. Gli inglesi sono gli unici a dire che < Numbers speak », i numeri parlano. Ma noi da essi importiamo lo snobismo e non il concetto pratico delle cose. Proseguirò dunque nella esposizione, per i beni intenzionati che una volta tanto volessero preferire il listino della depressione delle risorse nazionali a quello delle scommesse alle corse o che so io. Chieggo anzi una certa tolleranza nelle somme tota-

lf, essendo i dati relativi raccolti a fonti diverse.

Noi avevamo prima della guerra 949 piroscafi per complessive 933,156 tonnellate, la maggior parte dei quali — 582 per 122,966 tonnellate — era però costituita da navi non superiori alle 1000 tonnellate. Di questi 949 piroscafi, 196 soltanto erano considerati utili per l'importazione di materie prime. Dei 38 transatlantici per passeggeri, per uno spostamento di 159,456 tonnellate, se ne sono perduti 14, per 53,786 tonn. ; la considerevole percentuale di affondamento è del 33,07.

Se i piroscafi da carico ci interessano per quanto ha riguardo al nostro rifornimento di viveri e materie prime, di quelli per passeggeri urge preoccuparsi a causa della ripresa dell'emigrazione; per il sol fatto della perdita dei 14 transatlantici, la nostra flotta mercantile offre oggi una minore disponibilità di posti del 30 per cento per la prima classe, del 24,70 per la seconda, del 36,45 per la terza. Altri posti sono andati perduti a motivo delle cresciute esigenze per gli alloggi degli equipaggi.

Due sono quindi gli aspetti del problema da risolvere: trasporto delle merci ed emigrazione. Difficile sarebbe dire quale dei due bisogna cominciare col prendere in esame, sia perchè per il trasporto delle materie prime noi dipendiamo sempre più dal mare, sia perchè il Commissariato per l'emigrazione è ormai costretto a rilasciare infiniti passaporti, senza che la maggioranza degli emigranti possa sperare di partire entro un anno. Il bagarinaggio dei biglietti già incomincia. Nell'ottobre del '2O, un comunicato ufficioso del Commissariato per l'emigrazione annunziava che dal gennaio 600.000 persone avevano chiesto di partire e che ben 300.000 erano ancora in attesa del mezzo per lasciare la Patria.

Io mi sono altra volta occupato del fenomeno emigratorio, per cui oggi non faccio che ripetermi asserendo che per esso sono deplorevoli ed inutili gli ostacoli quanto gli stimoli artificiali. Come è passato il tempo dei negrieri, così non toma l'èra della dottrina dello Stato patrimoniale. L'emigrazione avviene per ineluttabile legge economica; l'uomo — alla stregua di ogni altro animale — diserta i luoghi in cui scarseggiano i mezzi indispensabili alla vita, per dirigersi verso quelli in cui maggiori sono le risorse, o lo alletta e lo incoraggia la presenza di individili a lui cari, di richiami, cioè. Le correnti emigratorie tedesche si erano quasi inaridite alla vigilia della guerra, perchè l'alto grado di sviluppo industriale raggiunto dal paese offriva a tutti buone condizioni di vita in patria.

Va da sè che il Governo deve provvedere alla tutela dell'emigrante in terra straniera, ad evitare che il nostro connazionale venga sfruttato o rimanga deluso, Ma dato che queste premesse indispensabili esistano, come può compiersi il trasporto degli individui desiderosi di emigrare?

Il nostro movimento emigratorio esigc una flotta di transatlantici di circa 300.000 tonnellate, la quale cifra venne indicata al Governo anche dalla Seziono marina mercantile della Commissione per il dopo-guerra, con l'ordine del giorno votato nella riunione del 24-25 novembre 1918. Poiché noi possediamo 105.000 tonnellate soltanto, occorrerebbe provvedere alla costruzione di altre 200.000.

Veniamo all'altro aspetto del problema, cioè a dire quello del trasporto delle merci e delle materie prime. Non è forse inutile ricordare che nel periodo prebellico i trasporti per via marittima si dimostrarono, per l'Italia, di importanza infinitamente superiore a quelli per via di terra. Dal 1910 al 1913, la percentuale dei trasporti per via di mare in confronto ai trasporti per via di terra fu rispettivamente dell'81,25, 82,70, 85>75 82,00.

Annualmente — stando alle ultime e più sicure statistiche ufficiali — l'Italia ha bisogno che per il mare le giungano ben 19.000.000 di tonnellate di cereali e materie prime: 4 milioni di cereali e altre derrate, 12 di carbone,

uno e mezzo . di metalli e minerali, 500.000 tonnellate di petrolio e olii minerali, altrettante di cotone e fibre tessili, e infine ancora 500.000 di nitrati, fosfati, ecc. Per l'importazione via mare di questi 19.000.000 di tonnellate — calcolando la portata in merci di una nave alla metà circa del *deadweight* e calcolando che una nave possa fare da 4 a 7 viaggi all'anno — occorrono 2.760.000 tonnellate *deadweight,* mentre la nostra disponibilità è di solo 950.000. Abbiamo, perciò, un *deficit* di 1.810.000 tonnellate. Una parte del *deficit* viene ad essere compensata dalle navi ex austro-ungariche assegnate alla nostra marina mercantile ; rimane da fronteggiare il fabbisogno residuo di 1.650.000 tonnellate.

La citata sezione della Commissione per il dopo-guerra indovinò giusto, due anni addietro, segnalando al Governo la necessità di assicurare alla marina da carico 1.600.000 tonnellate di stazza lorda, in modo da poter provvedere, in caso di bisogno, alle importazioni ed alle esportazioni italiane via mare considerate indispensabili, < escluso sempre il tonnellaggio necessario al piccolo cabotaggio, alla marina a vela, nonché all'industria della pesca ». Concludendo, per le esigenze della marina da carico, si sarebbe dovuto costruire tutta una flotta di 200 piroscafi, di circa 8.000 tonnellate *deadweight* ciascuno.

La Commissione per il dopo-guerra formulava voti affinchè il tonnellaggio necessario per la marina da carico fosse ottenuto dallo Stato, fino a concorrenza di almeno 600.000 tonnellate di stazza lorda, con le trattative di pace e con immediati acquisti dagli Alleati, per consegna parte alla conclusione della pace e parte entro breve tempo da tale conclusione, mentre per le restanti 1.000.000 di tonnellate di stazza lorda si sarebbe dovuto provvedere con nuove costruzioni, in un periodo di non oltre 304 anni, possibilmente nei cantieri nazionali, che avrebbero dovuto essere posti in condizioni di costruire in concorrenza con i cantieri esteri.

Il primo dei due voti è rimasto malauguratamente deluso o quasi. Vediamo, quanto al secondo, in quali condizioni si trovino i cantieri nazionali e se essi possano costruire in concorrenza con i cantieri esteri.

IX.

Carbone, navi e cantieri

Quando si sono accertate le condizioni di inferiorità in cui oggi noi ci troviamo nei riguardi della marina mercantile, e quando si è indicata la misura nella quale occorrerebbe provvedere, si rimane pur tuttavia a metà strada.

Nella ricostruzione del nostro naviglio di commercio noi possiamo sperare dall'estero un contributo assai scarso, problematico addirittura. E siccome per i motivi già esposti è da prevedere che con l'andar del tempo la parabola discendente dei noli si accentuerà, nessun armatore osa acquistare piroscafi a 2.700 o 3.000 lire la tonnellata di portata, sia perchè l'ammortamento durerebbe un periodo troppo lungo, sia perchè il capitale, con molta probabilità, risulterebbe investito in modo poco redditizio.

Di questa situazione del mercato delle costruzioni navali nei rapporti dell'Italia il Governo è il primo ad essere chiaramente edotto, tanto che alcune trattative non hanno condotto a nulla, appunto perchè il prezzo di acquisto in base al quale si sarebbero dovuti applicare i decreti Villa e De Nava (esenzione tributaria per i redditi dell'esercizio e reimpiego delle sovrimposte nella costruzione di navi) venne, dal Ministero della Marina, dichiarato eccessivo.

Bisogna dunque chiedere il massimo sforzo ai cantieri nazionali, che però — secondo i voti formulati dalla Commissione per il dopo-guerra — andrebbero messi in grado di costruire almeno ad uguale prezzo dei cantieri esteri. Il parere di tecnici autorevoli incoraggia: a parità di condizioni, le navi dovrebbero costare in Italia *meno* che all'estero. La parità di condizioni non esiste per un motivo semplicissimo: gli ostacoli che noi incontriamo per rifornirci di materie prime: ferro e carbone.

Le clausole economiche del trattato di Versailles non hanno colpito alcuna nazione cosi gravemente come l'Italia. Viene primissima la questione del combustibile. Il trattato di Versailles ha rovinato la siderurgia a carbone in Italia ed è quindi indispensabile far ricorso alla siderurgia mediante impianti idroelettrici. Impianti simili non s'improvvisano, ond'è che nell'attesa è d'uopo subire il giogo e pagare mille lire la tonnellata il carbone, che prima della guerra ci costava appena 27. Sul mercato mondiale la concorrenza non esiste più. Ed ecco perchè noi ci troviamo in una situazione senza via d'uscita (1).

Il capitolo del trattato di Versailles riguardante gli accordi per il carbone contiene, al paragrafo 6, una disposizione la quale fa sì che il costo del carbone tedesco importato via mare risulti

---

(1) Al momento in cui questo libro vede la luce i prezzi del carbone hanno subito ribassi, i quali purtroppo non infirmano la nostra tesi.

notevolmente superiore a quello importato per ferrovia. Essa consente infatti alla Germania di fissare per il carbone spedito con tale mezzo prezzi o identici o lievemente al di sotto di quelli del carbone inglese. Com'è noto, il Regno Unito ha fissato per il diamante nero che esporta prezzi assai alti; l'industria nazionale è invece protetta, pagando meno della metà.

La conclusione è che la Germania finisce col rimanere obbligata a fornire a buon prezzo il proprio combustibile al Belgio e alla Francia, confinanti — che possono rifornirsi mediante le strade ferrate e le vie fluviali — mentre può elevare il prezzo per noi, giacché la difficoltà delle comunicazioni ferroviarie ci costringe a servirci, per quantitativi considerevoli, delle vie marittime soltanto. Conseguenza: l'industria inglese dispone di carbone proprio ed è saggiamente protetta dal Governo; Francia e Belgio ricevono carbone dalla Germania a condizione di favore; l'Italia rimane handicappata oltre misura di fronte ai paesi industriali concorrenti.

Migliore non è la situazione per ciò che concerne il ferro, rincarato in pròporzioni sbalorditive: le lamiere costavano prima della guerra 18 centesimi al chilogramma e costano ora 5 lire. I rappresentanti della Federazione armatori e dei cantieri vorrebbero che il Governo concedesse l'introduzione in franchigia di tutti i materiali greggi o lavorati destinati alle costruzioni navali, e il rimborso del dazio di confine per i materiali acquistati in Italia ed effettivamente impiegati nella costruzione. Noi troviamo inopportuna — o per lo meno prematura — la domanda che queste ed altre condizioni di favore siano applicate tanto alle navi costruite per gli armatori nazionali, quanto a quelle costruite per gli armatori esteri, sia pure previa autorizzazione ministeriale. La cosa potrebbe trovare un'unica giustificazione nella necessità di rialzare il corso della valuta, ma siccome noi partiamo dalla premessa che occorra ricostruire subito e innanzi tutto la flotta mercantile italiana, così saremmo d'opinione che il regime di favore dovrebbe essere esteso alle navi costruite per gli armatori esteri, solo quando all'armamento nazionale fosse stato fornito un tonnellaggio minimo da precisare.

Alcuni armatori rimproverano ai cantieri di aver preferito durante la guerra diventare a loro volta armatori, anziché lavorare per i privati, approfittando di certi decreti. In un memoriale presentato al Governo, costruttori ed armatori affermano concordi che per evitare tale fenomeno si sarebbe dovuto concedere ai redditi derivanti dalla vendita delle navi la stessa esenzione tributaria vigente per i redditi derivanti dall'esercizio dei piroscafi menzionati dall'articolo 12-A del decreto De Nava. Oggi però siamo alla vigilia di una vera e propria crisi: i cantieri che continuano a lavorare sono quelli che durante la guerra diventarono armatori e quindi possono dar lavoro alle maestranze. Ma sugli scali lasciati liberi dalle navi varate non s'impostano nuove chiglie.

Se i cantieri fanno la questione delle materie prime, gli armatori ne fanno una di coraggio industriale. Chi volete che costruisca — essi dicono — se lo Stato si riprende quanto aveva dato? Il credito delle banche è sospeso, perchè gli utili depositati alla Cassa depositi e prestiti, dei quali gli armatori avrebbero potuto valersi per comprare nuove, navi, sono presi dal fisco; da creditori che erano, gli armatori sono diventati debitori dello Stato per le quote di ammortamento ricevute. La ricostruzione della marina da carico è già arrestata. Né coloro che potrebbero investire capitali nell'industria navale si decidono a farlo, dato il timore di vedere la privilegiata condizione creata per il periodo successivo al 30 giugno 1920, eliminata all'improvviso da un nuovo decreto il quale proroghi i termini. Abbiamo infine in questa ridda di milioni una posta della quale occorre pur tener conto: le aziende che avevano rilevato aziende minori si vedono colpite anche per la parte dei profitti realizzati dagli arma-

tori ritiratisi e naturalmente pretendono il rimborso da costoro. E le compagnie di navigazione chiedono altresì che si modifichi la tassazione dei patrimoni : se la nominatività dei titoli e la confisca dei profitti di guerra ha prodotto un ribasso assai sensibile nelle quotazioni delle azioni, non è giusto — esse ragionano — che si colpisca, ad esempio, per un milione, ciò che in realtà è ridotto a 6 o 700.000 lire.

L'incertezza è dunque generale, la crisi — diciamolo pure — è già in pieno svolgimento. L'industria italiana diede prora di mirabile elasticità nel passare quasi senza scosse dal regime di guerra a quello di pace, ma la situazione odierna rappresenta un'incognita a cui preme accorciare la vita. Il grave problema dei metallurgici agitatosi nello scorso settembre ne è la conferma.

Ho detto in principio, riferendo una affermazione di tecnici autorevoli, che a « parità di condizioni », le navi dovrebbero costare in Italia *meno* che all'estero. Aggiungono i tecnici che la qualità della nostra produzione non è affatto peggiorata: essa gareggia, come nel passato, con la straniera e trova nelle maestranze valido ausilio. In generale, grazie alle accresciute risorse meccaniche, si impiega per la costruzione di una nave su per giù lo stesso tempo di prima. Tutto sta, però, ad avere i materiali sul posto. Le difficoltà per procurarseli e l'incertezza circa la data del loro arrivo fanno sì che il costruttore, pur di non perdere i beneficii dcrivantigli per legge ove egli costruisca entro un certo tempo dall'impostamento sullo scalo, ritarda l'inizio dei lavori, sino al giorno in cui non abbia in cantiere tutti i materiali occorrentigli.

Ed a proposito delle maestranze, qualche cosa va detta. Indubbiamente, l'introduzione della giornata di otto ore c la accresciuta propaganda socialista hanno, sulla produzione, effetti ai quali non è facile porre rimedio. Se l'Italia avesse già il suo Lenin, questo Lenin si sarebbe certo curato — imitando l'intelligente collega russo — di far nuovamente lavorare nove e dieci ore al giorno, il primo maggio come il resto dell'anno. Ma poiché il Lenin italiano è ancora da venire, così si continua a lavorare otto ore e la produzione è diminuita in proporzione. Nei primi tempi, subito dopo l'introduzione del nuovo orario, il rendimento individuale degli operai fu quasi identico all'antico, e si sarebbe detto che in tal modo essi volessero dimostrare la piena fondatezza del ragionamento fatto per ottenere dagli industriali l'importante concessione. In altri termini, parve che l'operaio volesse dar prova di poter veramente fornire in otto ore quello che prima forniva in nove e più.

Questo zelo essendo oggi svanito, la intensità della produzione ne ha sofferto. Il sistema delle otto ore può dare, del resto, i suoi innegabili eccellenti risultati, ove all'educazione dell'operaio corrisponda una perfetta organizzazione commerciale del paese e un funzionamento non meno perfetto dei trasporti. Noi potremmo essere anche sulla buona via, ma qualche pessimista avrebbe da osservare: Chissà, se il giorno in cui la perfezione dell'organizzazione sarà raggiunta, gli operai non si saranno finalmente decisi a violenti colpi di mano...

C'è qui una palese contraddizione in termini, perchè se l'operaio si converte sempre più alle dottrine massimaliste, l'organizzazione di cui parliamo sarà impossibile raggiungerla. Fuor di dubbio è, ad ogni modo, che le correnti estreme prevalgono solo nei periodi di disoccupazione o di crisi. Un noto deputato socialista ligure, parlando nel mese di luglio in un sobborgo industriale di Genova, incoraggiò gli operai a soffrire la fame « ancora per poco », essendo l'ora della liberazione vicina. Orbene, qualche operaio non potè fare a meno di sorridere, commentando la frase dopo, giacché per fame la sua classe oggi non accusa certo sofferenze.

Ma i cantieri sono pieni di scritte: « Viva Lenin !» e « Viva il Socialismo!». Qua e là si legge: «Soldati, ribellatevi !» e si legge pure : « Viva

Fiume italiana!». Negli ultimi scioperi, alcuni operai oratori hanno ammonito i compagni colleghi a non assalire e danneggiare le officine, « altrimenti il danno sarebbe ricaduto sulle maestranze stesse» il giorno in cui fossero^ diventate padrone ». Eppure proprio queste maestranze, poco tempo dopo, per certi lavori eccezionali nei quali erano in gioco la fatica di anni e l'amore e l'orgoglio di chi aveva costruito, cooperavano con i dirigenti, dando prova di immutata generosità e abnegazione.

Alle maestranze bisogna saper venire incontro, per guidarle. Per l'interesse della marina mercantile, ben altro lascia invece a desiderare la disciplina a bordo delle navi, dove le autorità legali sono sparite, per cedere il posto all'arbitrio e all'assurdo.

X.

Navi senza nocchieri

In un opuscolo di propaganda inteso a spiegare alla gente di mare gli scopi della costituzione della cooperativa « Garibaldi », Fon. Giulietti scrive, illustrando la scelta del nome, che Garibaldi marinaio non è ancora ben conosciuto.

Pochi sanno che Garibaldi ha fatto quello che ha fatto, — aggiunge — appunto perchè uomo di mare Garibaldi è il orimo marinaio d'Italia. La sua storia, la sua opera, le sue azioni, le sue battaglie devono essere conosciute da tutti i naviganti. Il Leone di Caprera è una stella che illumina e indica la rotta che la nave federale deve percorrere.

Infatti Garibaldi marinaio è poco noto; nè — sia detto senza offesa — lo deve conoscere bene lo stesso on. Giulietti, altrimenti egli saprebbe che col Leone di Caprera in materia di disciplina era pericoloso scherzare. Giuseppe Garibaldi, tanto per completare la storia, aveva poi un caro amico, Nino Bixio, il quale durante una famosa traversata, avendo sentito correre a bordo delle voci che non gli andavano a genio, minacciò di buttare in acqua le teste calde.

Allora, siamo d'accordo, la Federazione dei lavoratori del mare non esisteva e non c'era quindi da temere all'indomani il fermo di tutti i piroscafi in tutti i porti d'Italia, anche perchè non esisteva l'Italia, i piroscafi erano pochini, e il telegrafo non si prestava a certe manovre. Forse non vi si prestavano nemmeno i marinai. In quel passato tempo» i marinai erano trattati malissimo, c per molti e molti anni continuarono ad esser trattati allo stesso modo. Su questo non c'è nulla da ridire, per cui gli armatori hanno da recitare il *mea culpa,* picchiandosi il petto. Esisteva però, come si è visto, la disciplina.

A bordo della sua nave, il capitano — pagato male anche lui — era un piccolo re. Non poteva sbizzarrirsi come il nobile scudiero Sancio Pancia quando si mise a fare il governatore, tuttavia gli ubbidivano. Infine, batti oggi e batti domani, la agente di mare è riuscita a farsi pagar bene e la disciplina è sparita. L'effetto rappresenta una degenerazione inattesa della presunta causa, eppure è quello. E se un tempo il comandante poteva chiamare un mozzo e tirargli paternamente l'orecchio, adesso il mozzo gli risponde che non lo stia a seccare : il signor comandante ricordi che i miglioramenti nella situazione economica li deve proprio a lui.

Il signor capitano non replica: lui e tutti gli ufficiali, formando ormai una massa solidale con gli equipaggi, debbono adattarsi e subire. Anche in questo gli armatori hanno la loro parte di colpa, giacchè se avessero prevenuto, cedendo a tempo nella giusta misura, ora non si assisterebbe alla menomazione del prestigio indispensabile dei superiori, nè ve-

(iremmo ubbidire agli strappi di filo dell'on. Giulietti e dei suoi luogotenenti perfino i comandanti delle navi, i quali rappresentano a bordo — se le leggi d'Italia vigono immutate — l'autorità governativa.

La nave è diventata una specie di colonia galleggiante di individui volubili e capricciosi, che spostano le partenze e gli arrivi, e istituiscono o prolungano fermate, a loro assoluto beneplacito. Non è poi da escludere l'ipotesi che tra breve la nave debba essere adibita a uso esclusivo di coloro che la manovrano, il che lascia pensare a treni in cui ogni ferroviere abbia il proprio scompartimento riservato, e la cabina nel vagone-letto, e uno speciale vagone-ristorante con cucina particolare.

Mi affretto a spiegare le mie idee, per non sentirmi dare del codino o del negriero. Ed al ragionamento preferirò gli esempi pratici. C'è fra i lettori qualcuno che entrando in una camera d'albergo o in una camera qualsiasi, si sia rifiutato di dormirci, avendo constatato, dopo debita misurazione, che tra il letto e la parete mancavano almeno venticinque centimetri per rimboccare le coperte?... Non c'è nessuno (siamo anzi tutti contenti se troviamo una stanza in un albergo). Ma una nave che abbia cuccette per il personale le quali non si trovino nella predetta inderogabile condizione non parte.

La cubatura dei dormitori per l'equipaggio è giustamente fissata ad un dato minimo; però se il locale è di altezza superiore ai metri 2,20, la eccedenza non vale per il computo, forse per evitare che un costruttore buontempone metta la gente a dormire in un tubo di altezza inverosimile ma dal diametro di pochi centimetri! Le esagerazioni sono così evidenti, che talvolta gli stessi marinai ne ridono per primi. Intanto alcuni piroscafi, impostati da mesi, non riescono a scendere in acqua, dovendo i cantieri modificare di quando in quando gli adattamenti secondo le mute voli richieste della Federazione.

Quasi i cavilli, gli intrighi e gli ostacoli non bastassero, si va adesso accentuando la rivalità tra gli ufficiali di coperta e quelli di macchina. Tutto il mondo è paese, e anche i comunisti hanno un proprio Stato Maggiore per dargli addosso. I capi-macchinisti, gelosi del trattamento fatto ai capitani, desiderano ormai pure loro una cabina di lusso, e il salotto, ed il bagno privato. All'argomentazione che il comandante della nave rappresenta le beate autorità della terraferma, sembra non abbiano saputo che rispondere; all'altra che i piroscafi non offrono la materiale possibilità di soddisfare questa pretesa, hanno obiettato che basta prendere una cabina di lusso per passeggeri. Una simile cabina rende adesso, sopra un grande transatlantico, ventimila lire per ogni viaggio di andata e ritorno. Calcolando a sei il numero dei viaggi compiuti annualmente dalla nave, la perdita della Compagnia ammonterebbe a centoventimila lire. E se i capi-macchinisti fossero trattati così, i medici dichiarano che non intenderebbero tollerare due pesi e due misure.

Comunque sia, di tali faccende si può sempre discutere a tavolino, allorché a bordo della nave non aspettino l'esito della vertenza migliaia di passeggeri e valori immensi di iherci. Oggi, invece* l'equipaggio ha preso l'abitudine che quando, per un motivo qualsiasi, decide di interrompere la navigazione, non si cura nemmeno d'avvertire il comandante, limitandosi a telegrafare a Genova, alla Federazione. Il danno che le impreviste soste forzate significano per le persone e per le cose — per coloro che stanno sulla nave, come per gli armatori e per chi attende l'arrivo della nave stessa — appare infinitamente più grave ove si badi alla futilità dei motivi adotti.

Nel mese di agosto, venne fermato a Napoli un transatlantico con 1800 passeggeri, perchè l'equipaggio pretendeva lo sbarco del capo macchinista.

Il 22 novembre del '19, il piroscafo *Montecristo* venne fermato nel porto di Genova, perchè — udite! udite! — la

pittura del lavandino dei fuochisti era fresca... La verità era che, essendo sabato, all'equipaggio seccava farsi la domenica tra ciclo e mare e preferì aspettare fino al lunedì. Però, considerando il viaggio incominciato, pretese la paga di navigazione. Quanto al lavandino pitturato fresco» in epoca posteriore la Federazione non lo trovò più di suo gusto e volle che fosse modificato. Un mese dopo del *Montccristo,* veniva sospesa la partenza, pure da Genova, del piroscafo *Cogne,* avendo l'equipaggio domandato, al momento di salpare", la sistemazione del lavandino e della doccia.

Igiene, vizi, politica, tutto può concorrere ad intralciare il movimento della navigazione italiana. Andate poi a dar torto ai viaggiatori stranieri che evitano di imbarcarsi a Genova o a Napoli, siccome non sanno se le ferrovie funzionano e se i piroscafi partono ed arrivano. Il *Porto di Savona,* della Marittima Italiana, dovette prolungare la propria permanenza a Catania, ritenendo l'equipaggio insufficiente la provvista di tabacco fornitagli. E il magazzino delle privative, fallito l'intervento del Prefetto e della Capitaneria, dovette cedere.

Infinite le contese per i viveri ed il vino. Se lo consentisse lo spazio, varrebbe la pena di riprodurre la tabella dei viveri per la bassa forza, le cui razioni quotidiane sono assai superiori a quelle che i nostri soldati consumarono nei tempi più duri della guerra. Tanto è vero, che gli equipaggi chiedono quasi abitualmente alla cucina di preparare solo una parte della razione e conservarne il resto, per venderlo poi in porto. Non so che esito abbia avuto un lungo dibattito per la verdura fresca: l'equipaggio era deciso ad averne «almeno fino a quando la si fosse servita ai passeggeri di classe >.

E si badi che la concessione del trattamento dei passeggeri di classe nemmeno vale ad eliminare gli ostacoli. Come i passeggeri, l'equipaggio ha diritto a vino in bottiglia ; ma il vino imbottigliato a bordo, che i passeggeri bevono, lo rifiuta. A Gibilterra, il comandante del *Garibaldi* fu costretto una volta ad acquistare un altro tipo di vino da un fornitore locale, pur di no: interrompere il viaggio. Il mese di giugno si è minacciato il fermo del *Principe di Udine,* se all'equipaggio di camera non fosse stata concessa una indennità, perchè nella traversata precedente gli si era dato vino identico a quello dei passeggeri di classe, ma non in bottiglie. La Compagnia, che aveva comprato il vino all'estero pagandolo il 30 per cento di più, non cedette. Avevano invece ceduto le Ferrovie dello Stato col personale del piroscafo *Pesaro,* accordando un'indennità di sessanta centesimi per giorno e per persona.

Si fermano i piroscafi per esigere sia lo sbarco del comandante *(Orione, Stantpalia, Teresa Accame)* che la sostituzione di una cameriera: il caso si è verificato a Brindisi, con l'*Umbria,* e la cameriera male accetta dovè ben essere sostituita! Il *Cagliari,* poi, nel mese di maggio, fu fermato a Taranto addirittura senza specificazione di motivi.

E' il cavillo che esaspera, è la palese intenzione di irritare quella che scoraggia. Nel periodo elettorale, il capitano Giulietti, volendo diventare deputato, usò dell'arma a sua disposizione e fece rinviare delle partenze, per avere i voti degli equipaggi imbarcati. Il fine giustifica i mezzi, ha lasciato detto il malcompreso e diffamato Machiavelli, e i candidati sanno quali mezzi non si adoperino pur di portare alla cintola una medaglietta! Ma ora che è divenuto deputato, come giudica l'on. Giulietti coloro che, essendo stati alloggiati in una cabina di classe, mentre si adattavano i dormitori alle nuove prescrizioni, reclamano l'indennità di *maldormire* per il disturbo, pena l'arresto del piroscafo? Che ne dice degli altri i quali pretendono che la pulizia e la pitturazione degli alloggi sia eseguita, anziché dal personale di bordo, dagli operai dell'arsenale... in isciopero?

Quando andai a interrogarlo, Fon. Giulietti mi rispose di non avere nessun interesse a turbare i traffici. Egli afferma che gli armatori « mancano continuamente ai patti »... Allorché il 17 aprile 1920 il Governo cedette alla gente ai mare cinque navi a eccezionali condizioni di favore, la Cooperativa Garibaldi, < consapevole della grave crisi dei trasporti marittimi, volendo e dovendo concorrere per un rapido e migliore assetto della navigazione », si impegnò ad apportare < tutto il suo contributo di opera e di spirito conciliativo, tendenti alla soluzione delle contese nate e nasciture ».

A questo patto aggiunto i capi della Cooperativa sono innegabilmente venuti meno, visto che i fermi di navi continuano. Ma la chiave di tutto sta qui: Fon. Giulietti interpreta l'opera conciliativa della « Garibaldi » per la soluzione delle contese nate c nasciture ne! senso che la cooperativa dovrà eliminare ogni possibile causa di contesa, togliendo addirittura le navi agli armatori. In altri termini, sopprimerà la controparte.

XI.

L'utopia comunista

Grandissima c' l'influenza che ha sullo stato odierno della marina mercantile italiana la fatale partita ingaggiata dalla Federazione dei lavoratori deF mare e, per essa, dall'on Giulietti. L'intelligenza innegabile di questo laborioso organizzatore non lascia capire come egli non s'avveda che la lotta può terminare solo sull'orlo di un baratro, destinato ad accogliere o l'organizzazione da lui diretta, o l'economia nazionale.

La Federazione dei lavoratori del mare è in buona e in mala fede al tempo stesso. Da una parte si propone il nobilissimo intento di migliorare le condizioni economiche dei propri membri, dall'altra è decisa a raggiungere tale fine disinteressandosi completamente dalle ripercussioni eventuali sulla vita del pae«e.

La scarsezza di navi fa sì che oggi non tutti i lavoratori del mare trovino imbarco, ma è difficile precisare se la media dei disoccupati sia superiore o inferiore al 50 per cento degli iscritti, anche perche tra gli iscritti sono compresi molti operai dei cantieri i quali domandano d'imbarcarsi solo quando mancano di lavoro a terra. La Federazione ha affrontata la crisi adottando un primo rimedio assai lodevole, che consiste nella rotazione del personale. Altrettanto biasimevoli sono invece gli sforzi per creare artificiosamente a bordo dei nuovi posti, poiché nessun economista avrebbe il coraggio di sostenere che le crisi di lavoro si sormontano raddoppiando le maestranze.

La gente di mare è ormai trattata in Italia in modo che ogni onesto giudice deve riconoscere equo. I marinai italiani — ove si tenga conto, assieme all'importo dei salari e delle paghe, de costo della loro manutenzione ed assicurazione — godono di un trattamento perfino superiore a quello della marina inglese. Un comandante e un capo-macchinista costano ciascuno circa 60.000 lire l'anno (4.882,85 al mese), il marinaio ne costa 1.026,25 e il mozzo — nella marina inglese al principio non pagato — 842,29. L'on. Giulietti obbietta, quando se ne discute con lui, che queste cifre non hanno valore assoluto, a cagione del cambio. L'osservazione è facilmente confutabile per due motivi: in primo luogo, perchè è dimostrato che ad un corso più elevato della valuta non corrisponde inderogabilmente un minor costo della vita, e l'on. Giulietti se ne può convincere facendo, ad esempio, un breve viaggio sino a Barcellona, dove vedrà che la peseta non possiede affatto una potenza di acquisto tripla della lira.

In secondo luogo, l'on. Giulietti dimentica che il nostro armamento ora provvede anche all'avvenire della gente di mare, mentre in Inghilterra un marinaio, per quanti anni abbia sacrificati alla navigazione, non percepisce pensione alcuna. L'istituto della pensione per i marinai inglesi non esiste. In Ita-

lia, invece, tutti i marittimi che abbiano 20 anni di navigazione e 60 anni di età hanno diritto a pensione dalla Cassa invalidi della marina mercantile ; queste pensioni possono raggiungere i nove decimi delle competenze medie più elevate conseguite in tre anni di navigazione.

Ad ogni modo Fon. Giulietti — come ini ha dichiarato verbalmente un giorno in cui osai interrompere le prove di sventolìo di certe bandierone rosse e nere — è propenso a riconoscere che il progressivo aumento dei salari e delle paghe finisca col mettere la nostra marina mercantile in condizioni di assoluta inferiorità di fronte alle marine mercantili straniere. Orbene, tale eventualità non lo preoccupa; al contrario, essa costituisce appunto il suo scopo. Quando l'inferiorità assoluta determinasse la paralisi, gli armatori borghesi sparirebbero per cedere il posto alle cooperative, o meglio — siamo più esatti — alla Cooperativa Garibaldi. Questa cooperativa avrebbe speranze di miglior fortuna, perchè nulla impedisce — ragiona Fon. Giulietti — che anche in Inghilterra sorgano allora istituzioni analoghe.

La Federazione dunque vuole il miglioramento dei salari, però non esita a porre gli armatori italiani in condizioni sfavorevoli nei riguardi della concorrenza. Nessun armatore può disconoscere la necessità di assicurare alla gente di mare miglioramenti graduali, in proporzione al rincaro della vita. Eppure Fonorevole Giulietti dice:

> Finchè esisteranno armatori, i dissidi fra noi e loro saranno eterni. Chi può opporsi alla legge storica del trapasso degli strumenti di lavoro nelle mani di coloro che li adoperano? Se di questa legge storica gli armatori non fossero convinti per primi, bisognerebbe trattarli da misoneisti degni di essere eliminati nell'interesse della società...

Entriamo qui senz'altro nel campo delle idealità cooperative o comuniste — chiamatele come meglio volete — nel quale Fattività della Federazione si svolge. L'on. Giulietti mi ha spiegato a viva voce che jl passaggio delle navi nelle mani dei marinai dovrà avvenire quando i marinai avranno raggiunta la capacità di esercire le navi stesse.

> Supposto che tale capacità di esercire la gente di mare l'abbia già oggi — egli dichiara — noi dobbiamo continuare a ritenere che non ce l'abbia, perchè non dispone di tutte le navi. Questo esige l'interesse della collettività. E i marinai faranno navigare le navi nell'interesse comune e non per il proprio esclusivo, giacchè come sarebbe assurdo dare la terra ai contadini, così lo sarebbe dare le navi ai marinai.

Bisogna ora illustrare i mezzi adocchiari dall'on. Giulietti per arrivare ad impadronirsi di « tutte » le navi. Egli le vuole infatti tutte. Il capo della Federazione fa assegnamento in prima linea sulla Cooperativa Garibaldi, quasi che le cooperative avessero data la prova di possedere la forza di eliminare ogni altro tipo di impresa industriale. Purtroppo, abbiamo anzi avuto la prova contraria, e con l'andar del tempo certe istituzioni cooperative si sono messe a livello delle capitaliste. L'organizzazione cooperativa non può escludere ogni altra impresa in un regime di libertà di commercio e di industria, allo stesso modo in cui un'organizzazione rigidamente comunista non può sussistere da sola entro un complesso di Stati prevalentemente borghesi.

> Data l'esistenza della nostra cooperativa — afferma Giulietti — a parità di condizioni, gli armatori dovranno un giorno finire col fare alla gente di mare un trattamento inferiorc a quello che le useremo noi.

Per ora la Cooperativa Garibaldi non pagherà ai soci nessun dividendo. Osserva a ragione Fon. Giulietti — in ciò ci guardiamo dal dargli torto — che l'interesse massimo del 6 per cento, sulla quota massima individuale di lire 5.000, poco o nulla potrebbe migliorare la situazione economica di ciascun membro. Tutti gli utili, perciò, saranno investiti nell'acquisto di nuove navi, per lo « sviluppo della marina mcrcantile ».

Qui cade acconcio riportare integralmente l'articolo 6 dello Statuto della Cooperativa Garibaldi; esso dice:

Il capitale così costituito (meno la quota di lire 50 per ciascun socio) verrà rimborsato ai soci, mediante annui riparti proporzionali alle somme versate, cogli utili conseguiti dalla Cooperativa. Il riparto cominccrà soltanto quando la Cooperativa avrà raggiunto tale sviluppo *da poter regolare col proprio naviglio il funzionamento della marina mercantile,* e il valore delle navi di proprietà della Cooperativa stessa abbia raggiunta la somma di L. 200.000.000 (dugento milioni).

Io auguro di tutto cuore alla Cooperativa Garibaldi vita lunga e grossi affari. Ma tengono presente i suoi apostoli che essi entrano in isccna in un momento in cui la *Hochkonjunktur* — il periodo favorevole — dell'industria navale è passata e che è ormai difficile realizzare rapidamente i guadagni necessari per moltiplicare in breve volgere di anni il capitale e la flotta? Lo stesso on. Giulietti fu d'accordo con me nel riconoscere che ci avviamo verso una crisi di saturazione di tonnellaggio. Orbene, una crisi potrebbe anche rinviare alle calende greche la realizzazione del bel sogno.

Sta scritto nel surriferito art. 6, che la cooperativa deve raggiungere tale sviluppo, < da poter regolare col proprio naviglio il funzionamento della marina mercantile ». Si crede dunque sul serio che il mercato internazionale dei noli possa essere turbato, non diciamo nemmeno regolato, da una cooperativa italiana? Si crede sinceramente che un simile effetto lo si potrebbe raggiungere anche con tutto il naviglio di commercio italiano? Suvvia, formiamo una percentuale troppo bassa della flotta mercantile del mondo per poterci abbandonare a illusioni del genere, e gli sternuti non giungono all'orecchio di Giove. Il mercato dei noli, eminentemente mondiale, si sottrae alla nostra effimera legge; a nulla vale confortarsi con la speranza, espressa dal nostro Governo cedendo alla < Garibaldi » cinque piroscafi a rare condizioni, che l'esperimento cooperativo potesse funzionare anche da calmiere !

Criticare queste vedute non significa poi schierarsi dalla parte di coloro che. per dare addosso alla « Garibaldi », si sono messi a far l'elogio dell'esercizio di Stato. *Vade retro!* Lo Stato ha da ingerirsi di altre cose, perchè lo vediamo cattivo industriale e commerciante in Italia, come in Francia, come in Inghilterra, come dappertutto. E che così sia, lo dimostra la dichiarazione fatt dal Governo nella premessa del citato contratto, doversi, cioè, lo Stato liberare < da funzioni che si attengono più strettamente all'economia dell'armamento ». Liberiamo pure il Governo dalle pastoie e facciamo invece che quando interviene con commissioni arbitrali si Abbiano i responsi in meno di dieci mesi, cosicché i *fermi* non appariscano più l'unico mezzo per risolvere qualsiasi vertenza.

Noi combattiamo certi progetti del capo dell'organizzazione della gente di mare — classe benemerita di lavoratori — nelle loro premesse utopistiche, nella loro assenza di armonia con la realtà, nel danno palese che esse arrecano e arrecheranno alla vita economica della nostra travagliata nazione. Mi rivedevo di fronte, parlando con l'onorevole Giulietti, il commissario popolare ungherese, Agoston, il quale nell'aprile del 1919 osava dirmi — dopo appena due settimane di esperimento bolscevico — potersi già asserire, dai primi ottimi risultati, che la socializzazione dell'industria non incontrasse più ostacoli... La storia di ieri risparmia la fatica del commento.

* * *

La nostra marina mercantile è un grande edificio economico ancora solido, i cui muri maestri potrebbero sopportare nuovi impianti, nuovi ampliamenti. Stanno però cedendo le fondamenta. E se non si corre ai ripari, nessuno, sull'edificio vacillante, vorrà riprendere a costruire.

XII.

Ciò che la Russia insegna

Il controllo operaio

La legislazione bolscevica ha fruttato senza dubbio all'operaio russo molte cose. Tra queste, una quantità di misure di protezione, specie nel campo sociale, che gli operai dei paesi più progrediti avevano ottenuto da tempo. Naturalmente il nuovo regime non s'è arrestato a tanto e, continuando ad innovare, ha tentato di applicare la vera dottrina comunista. Perduta di vista la realtà, inseguendo teorie assurde e chimere, esso ha però finito col varcare i limiti del buon senso, violando elementari leggi economiche.

L'esempio va tenuto d'occhio da coloro che, costretti a seguire o ad imitare, intendono onestamente prendere della nuova legislazione il buono, sfrondando e correggendo. Organismi creati per produrre o agevolare la produzione si tramutano in ostacoli o pastoie, allorché li si impiega contro la funzione per la quale vennero creati. Tali possono facilmente diventare le Commissioni di controllo operaie, ammesse in Italia dopo la grande agitazione dei metallurgici.

Se la socializzazione soffoca Io spirito d'iniziativa industriale — eliminando le energie individuali e con esse ogni stimolo di concorrenza — il controllo operaio sulle fabbriche raggiunge fatalmente lo stesso effetto, quando da organo subordinato e ausiliario (com'è in Germania, dove in realtà si preoccupa solo dei rapporti fra capitalisti e lavoratori) vuol trasformarsi in ente superiore tecnico e amministrativo.

Nel gennaio del 1920, sentii parlare in Catalogna di operai che avevano impedito agli ingegneri di adoperare macchine destinate alla fabbricazione di filo elettrico doppio (per lampade), per ia fabbricazione di filo elettrico semplice (per campanelli)... All'ultimo Congresso metallurgico di Genova, è stato proprio l'on. Buozzi a dire che la propaganda sindacalista aveva portato gli operai alla conclusione che nelle fabbriche potessero fare quel che volessero.

A Torino — aggiunse — l'infatuazione dei Commissari di fabbrica era così grande, che se ne abusava per non lavorar più. Bisogna lavorare, bisogna che gli operai abbiano la sensazione di produrre maggiormente. L'esempio lo dà la Russia soviettista: Lenin, dopo di aver abolito il lavoro a cottimo, si accorse che la diminuzione della produzione era del cinquanta per cento. Gli operai non volevano più lavorare e Lenin fu obbligato a rimettere il cottimo. Bela Kun fece altrettanto in Ungheria.

Il primo passo verso la socializzazione dell'industria venne compiuto dal Governo di Lenin ai 27 di novembre

del 1917, col decreto che attribuiva agli operai diritti di controllo sulle fabbriche. Si verificò allora lo stesso fenomeno verificatosi dopo in Ungheria: i direttori tecnici e commerciali furono eliminati e le maestranze si impadronirono di certe fabbriche con mezzi violenti. Inoltre, sino a quando il Governo non intervenne, i diversi gruppi di operai, considerandosi ormai proprietari, cominciarono a farsi una spietata concorrenza, tentando di accaparrarsi per le loro officine materie prime e combustibile (1). Contemporaneamente i salari presero a salire, le organizzazioni più potenti si imponevano alle deboli. Si assistè, in altri termini, a una manifestazione di sentimenti chiaramente improntati alle teorie del capitalismo e che rivelavano, quindi, per lo meno l'immaturità delle masse messesi a sconvolgere Passetto economico della Russia.

La legge del novembre del 1917, precisando i diritti e i doveri delle Commissioni operaie di controllo, dice:

Art. 6. — Le Commissioni operaie di controllo hanno il diritto di sorvegliare la produzione, di fissare il minimo di rendimento dell'impresa e di prendere misure per stabilire il prezzo di costo degli oggetti fabbricati.

Art. 7. — Le Commissioni operaie di controllo hanno il diritto di controllare tutta Ir corrispondenza dell'impresa, e i proprietari dell'impresa saranno giuridicamente responsabili di ogni dissimulazione di corrispondenza. Il segreto commerciale è abolito. I proprietari dell'impresa debbono presentare alle Commissioni operaie di controllo tutti i loro libri e bilanci, sia per l'esercizio in corso che per quelli chiusi.

All'art. io è detto che, in tutte le imprese, i proprietari c i rappresentanti degli operai c impiegati, membri eletti delle Commissioni di controllo, sono responsabili davanti al Governo del rispetto dell'ordine più rigoroso, della disciplina e della custodia dei beni dell'impresa stessa.

---

(1) HANS VORST: *Das bolschewistische Riissland,* Lipsia, 1919. PaS- 27*

In pratica le cose sono andate in modo ben diverso. La disciplina è spesso diventata un mito; la lavorazione è stata interrotta ad ogni istante per i motivi più futili, e dal controllo dei Consigli di fabbrica non si è ricavato il benché minimo vantaggio. Krassin, il capo della Delegazione mandata dai bolscevichi in Inghilterra — il quale è uno specialista autorevole in materia di Consigli di fabbrica — ha scritto nella *Ekonomiceskaja Gisgn* che il controllo operaio dei Sindacati si è sempre limitato ad una sorveglianza superficiale dell'attività delle imprese, senza mai porre mente all'andamento generale della produzione.

Il controllo scientifico e tecnico, il solo necessario — aggiungeva — non è all'altczza delle forze dei Sindacati,

Sono già noti — dice poi testualmente la relazione della Confederazione generale del lavoro — gli effetti disastrosi del passaggio degli organismi di produzione nella gestione diretta degli operai ; essi diventarono quasi completamente inattivi, e da questa stasi dell'industria il paese, salvo qualche leggera eccezione, non è ancora riuscito a sollevarsi. E' vero che il Governo bolscevico ha avuto sopratutto da fare la guerra, la quale ha assorbito le sue maggiori energie; ma a giudicare da quel poco che esso ha tentato per la ricostruzione economica, c'è da dubitare che la Russia abbandonata, come è ora, a sè stessa. riesca mai a tornare, se non in un'epoca indeterminata, in condizioni sopportabili di vita civile.

Ciò si spiega con la grande deficienza di preparazione e di capacità tecniche che erano necessarie per realizzare, o almeno avviare alla realizzazione, un esperimento comunista cosi radicale. Quando la rivoluzione si affermò coll'andata dei bolscevichi al potere, mancavano quegli organismi di carattere collettivo, sui quali potesse impiantarsi il nuovo regime. Fu distrutta tutta l'organizzazione industriale e commerciale creata per soddisfare ai bisogni della vita privata e collettiva, e si dovette sostituirla attraverso una serie di improvvisazioni.

Il controllo delle fabbriche — conclude la relazione — realizzatosi qua e là sotto forma di un'intrusione disordinata e rovinosa degli operai nel regime delle singole industrie anche pri-

ma dell'andata al potere dei bolscevichi, è diventato sindacale, e si esplica attraverso a una rete di organismi che fanno capo alla Centrale sindacale, o Confederazione generale del lavoro.

E' necessario far tesoro della frase « intrusione disordinata e rovinosa degli operai », e confrontarla con quanto riferisce la recentissima ed interessante pubblicazione del Bureau International du Travail: < *Lcs conditions dii travail dans la Russie des Sovicts* - Questionnaire méthodique et bibliographie préparés par une mission d'cnquéte en Russie. Paris, 1920». Sebbene neppure il compilatore di questo libro sappia dirci concludendo se i Comitati d'officina funzionino ancora, le molte ed autorevoli fonti d'informazioni ch'egli citi pochi dubbi possono lasciarci sul compito dei Comitati stessi, se tuttora esistono.

A cominciare da Lenin, i capi del bolscevismo si sono espressi tutti con notevole chiarezza. Il 30 gennaio del 1920, Lenin, parlando della gestione delle industrie nazionalizzate, ha detto:

> ...In ogni campo, l'esperienza prova che più lo Stato si perfeziona, più il principio collegiale si restringe. Il lavoro pratico dipende dalla responsabilità di uno solo, sistema il quale permette meglio d'ogni altro l'appiicazionc cd il controllo reale delle facoltà di ciascuno.

Prima di Lenin, il noto Arsky aveva scritto sin dal 2 agosto del I9T8, nelle *Isvcstia,* che il compito del controllo operaio fosse terminato già allora, considerando egli ed altri scrittori che il con. trollo avesse funzione puramente transitoria. Ma all'evidente tentativo di attenuare la portata dell'insuccesso ci sono da opporre testimonianze degne di fede: una è quella del commissario Schimdt, l'altra quella di Goltzman, membro del Comitato centrale dell'Unione dei metallurgici. Il primo dice :

> Naturalmente, il controllo operaio, nel modo in cui fu attuato al principio, condusse presto a molti assurdi e non contentava che certi elementi estremisti. Esso è stato modificato assai. Ci si rese rapidamente conto che gii operai d'una speciale officina, solo preoccupandosi dei propri interessi, potevano nuocere all'intera comunità ed infine a se stessi.

Con più rude linguaggio, il Goltzman scrisse il 17 aprile 1918 nelle *Isvestia:*

> Che ci ha dato fino ad oggi il controllo operaio? Bisogna avere il coraggio di riconoscere che i suoi risultati non sono stati sempre soddisfacenti. In numerosissimi casi si può constatare che dopo la rivoluzione dell'ottobre al posto dell'antico proprietario se ne è installato un altro, individualista e anti-socialc quanto l'antico. Questo nuovo proprietario si chiamava: la Commissione di controllo. Nel bacino del Donez le officine metallurgiche e le miniere rifiutavano di scambiarsi carbone c ferro a credito, vendevano il ferro ai contadini senza curarsi degli interessi dello Stato, e tutto questo avveniva sotto la maschera del *controllo operaio.* In molte officine, le Commissioni di controllo domandano allo Stato sussidi per le *loro* officine. Dietro richiesta delle Commissioni di controllo, numerose piccole imprese. antiquate dal punto di vista tecnico, sono state nazionalizzate, diventando un grave onere per il bilancio.

Il controllo proletario finì con l'essere sostituito dalle ispezioni degli ingegneri del Soviet dell'economia nazionale. Ma il ritorno alla ragione avveniva un po' tardi, quando l'industria russa era già in pieno sfacelo. Ai primi di aprile del 1919, la *Sicvcrnaja Komtnuna* aveva denunziata la lotta tra il proletariato numericamente superiore, imbevuto di teorie anarchiche, non interessato alla produzione e al suo sviluppo, e il proletariato industrializzato, mirante ad instaurare i nuovi metodi di produzione.

> Con l'uguaglianza dei salari, con l'applicazione del principio della maggioranza dei voti nella direzione delle officine — proseguiva il giornale — con una politica sediconte democratica, noi tagliamo il ramo sul quale sediamo. Il fiore del nostro proletariato, i nostri migliori operai preferiscono andarsene pei villaggi, per fare dell'industria a domicilio, con l'unico scopo di non rimanere nelle fortezze rovinate e polverose che si chiamano officine. Quello che si sta crean-

do c la dittatura dei manovali nel senso vero della parola.

Allorché fu abolito il lavoro a cottimo c si diede agli operai la garanzia di un salario determinato, fu prescritto (decreto del 20 giugno sui salari degli operai e impiegati dei 14 Governi di Mosca) che l'operaio dovesse a sua volta garantire una certa quantità di lavoro, nella misura indicata dalla Commissione di stima di ciascuna impresa per ogni genere di lavoro. Chi non avesse fornita la quantità di lavoro alla quale era tenuto, avrebbe ricevuto solo i due terzi del salario fissato. Nota il Labry (1), a proposito di questa c di altre penalità stabilite, che si tratta di buone intenzioni, ma senza alcun effetto:

> Meno che mai — egli scrive — l'operaio arriverà a comprendere ch'egli non deve usare ed abusare del diritto di proprietà ormai suo.

Fossero sbagliate le leggi, fossero falsi i criteri con i quali esse vennero applicate, gli operai russi finirono col minare loro stessi il terreno su cui avevano creduto di potersi ottimamente stabilirc. E siccome il Governo dei Soviety non seppe escogitare altro che mezzi coercitivi, si ebbe il lavoro forzato e il ritorno al sistema del cottimo.

Il cottimo tornò in onore nella seconda metà del 1918; ma furono timidi tcntativi, ai quali successe l'anno seguente l'energica applicazione del sistema in uso durante lo zarismo. Nel marzo del 1919, a un congresso dei Consigli di fabbrica, il relatore Gleboff diceva che la misura era stata imposta dalla lotta contro la rovina economica.

Questa via l'ha già seguita il 75 per cento delle imprese industriali, con aumenti della produzione dal 100 al 200 per cento. Quanto alla coscrizione del lavoro, essa ebbe inizio nel marzo scorso, se non prima. Si disse sul principio che, per iniziativa di Trotzky, l'organizzazione militare creata per la guerra dovesse essere mutata in coscrizione per il lavoro. Lenin stesso, parlando col corrispondente del *New York World,* ebbe a dichiarargli che parti dell'armata rossa dovessero ormai essere trasformate in eserciti del lavoro. Il piano attribuito un tempo ai capitalisti veniva dunque attuato proprio da coloro che il capitalismo avevano creduto di abbattere.

RI) RAOUL LABRY: *L'Industrie russe c> la révolution.* Parigi, 1919, pag. 158.

XIII.

La socializzazione dell'industria

L'asserzione che la socializzazione costituisce un distacco dalla realtà il quale elimina le energie individuali e, con esse, ogni stimolo di concorrenza, si basa non soltanto sulle esperienze fatte in Russia, bensì anche su quelle compiute nel breve periodo del comuniSmo ungherese, dove s'arrivò a dichiarare bene pubblico i segreti di lavorazione delle fabbriche e, riformando il sistema dei brevetti, si stabilì che a partire da quel giorno tutte le nuove invenzioni sarebbero diventate proprietà della repubblica dei Consigli. L'inventore avrebbe ricevuto un compenso una volta tanto, proporzionatamente all'utilità economica della sua scoperta.

A metà del 1919, cioè a dire dopo appena due mesi e mezzo di regime comunista, i commissari popolari ungheresi Varga e Lengyel erano costretti a fare in Parlamento un triste quadro della situazione. L'Ungheria aveva socializzato gli stabilimenti che occupavano più di 50 operai. La produzione era diminuita dovunque: nelle miniere, era scesa del 38 per cento di fronte a quella del periodo Karolyi; nelle fabbriche variava dal 30 al 75. Meno sensibile era la diminuzione nelle officine in cui il lavoro dell'uomo si limitava a sorvegliare il funzionamento delle macchine.

Questo significa — asserì Varga — che la diminuzione della produzione va attribuita soltanto al diminuito rendimento individuale*

Un mese dopo, un direttore di fabbrica scriveva nel giornale socialista *Ncpszava* che la causa principale della catastrofe economica era la completa sparizione della disciplina nel lavoro, esistente invece nello Stato capitalista. In secondo luogo, si erano messi da parte gli antichi direttori di stabilimenti, per sostituirli, valendosi soltanto di criteri politici, con individui del tutto incapaci. Anche questo tecnico propugnava il ritorno al pagamento a cottimo, essendo inammissibile — osservava — che il fannullone vivesse a spese del lavoratore onesto.

Il cottimo — egli diceva — è il migliore sistema per distinguere il lavoratore che produce dall'improduttivo.

Gli esperimenti di socializzazione russi non potevano evidentemente dare risultati più incoraggianti degli ungheresi. In Russia la socializzazione di un'impresa avviene sia per iniziativa degli operai e degli impiegati interessati, che per iniziativa d'una qualsiasi organizzazione locale. Nel rapporto presentato nel 1919 dal bolscevico Rykoff al Comitato centrale esecutivo dei Soviety, è detto che ormai quasi tutte le imprese grandi e medie sono soqializzate : la proporzione è del 90 per cento, mentre un anno prima era appena del 36. E quali sono state le conseguenze di>questa audacissima riorganizzazione econo-

mica, che sulle rovine della Russia zarista ha fatto sorgere una formidabile burocrazia di nuovo genere, composta di Consigli e Comitati eletti a casaccio? Il 1 3 giugno delPanno scorso, a Mosca, autorevolissimi delegati industriali hanno dichiarate che la socializzazione, mentre esclude ogni iniziativa privata, implica una direzione burocratica definitivamente condannata dall'esperienza del passato, oppure affida ogni cosa ad una collettività assolutamente ostile al regirne industriale, il cui avvenire dipende sempre dal valore di una personalità. I delegati aggiunsero che lo stato dei trasporti e dei rifornimenti di metalli e combustibile esponeva la socializzazione dell'industria a uno scacco sicuro e che le esperienze fatte con le officine Putìloff c con le ferrovie erano scoraggianti-

Malgrado la spinta delle correnti estremiste, il Consiglio supcriore dell'economia nazionale ha dovuto finire con l'ostacolare la socializzazione degli stabilimenti privati, o con l'cmcttcrc i decreti relativi a malincuore. Infatti, poichè lo Stato 'è tenuto a fornire a questc officine i mezzi necessari, il Tesoro non sempre ha potuto affrontare a cuor leggero i nuovi oneri, date le sue condizioni piuttosto difficili. Quando al padronc della fabbrica venivano a mancare i fondi, o quando abbandonava lo stabilimento, o quando si rifiutava di applicare i decreti bolscevichè inclluttabilmente il Consiglio superiore doveva dar corso alle proposte di socializzazionc. La sola sezione metallurgica di questo Consiglio ha dovuto pagare entro un mese alle officine la somma di L. 1.167.295.000 rubli; l'ufficio centrale dell'industria del rame ha incassato 1.193.990.000 rubli; quello delle fabbriche tessili ha ricevuto a titolo di sussidio per gli stabilimenti socializzati 3.500.000.000 rubli. I dati sono ricavati dai numeri 43 e 5° del giornale *Ekonomiccskaja Gisgn* del 19T9-

Fatalmente, la Russia dovrà tornare, prima o poi, alle forme dell'antico regime capitalista. I primi indizi già si hanno: tra l'altro, l'organo ufficiale del Coirritato centrale esecutivo del Soviet di Pietrogrado, *l'Isvestia,* spiegando i motivi per i quali era stata respinta l'offerta di un gruppo d'industriali di formare un grandioso *trust* dei io più importanti stabilimenti, i quali non avrebbero dovuto essere socializzati, ha scritto che « per il momento » veniva respinta qualsiasi idea di creazioni e di sindacati.

Al primo di marzo del 1919, le 681 imprese industriali di Mosca che si contavano nel 1917 erano ridotte a 173. Nel Governo di Novgorod, 162 grandi imprese, cioè a dire il quarto del numero totale, non lavoravano per mancanza di materie prime. L'industria della regione di Olonetz è rovinata: di 21 grandi stabilimenti, lavorano soltanto 6. Questi dati di fonte bolscevica — che io cito per il loro valore altamente probativo — sono confermati dal Vorst, profondo studioso della questione, il quale sentenzia che la cosa più importante, cioè a dire la riorganizzazione dell'industria, non è riuscita ai bolsccvichi. Dal primo di luglio 1918 molte fabbriche hanno dovuto concedere lunghi permessi ai loro operai, pagando l'intero salario, sperando di potersi nel frattempo rifornire di materie prime e combustibili. Invano: i permessi hanno dovuto essere rinnovati, e come il bacino del Donez non ha mandato carbone, così Baku non ha mandato nafta (1).

Gli impianti meccanici degli stabilimenti minacciano di soffrire dell'inazione a cui sono condannati. Il giornale sovietista *Troni,* organo dei sindacati, occupandosi della chiusura di 19 stabilimenti tessili, il 28 aprile 1919 scriveva:

> Il cattivo uso di quello che noi possediamo esercita una grande influenza sulla crisi dell'industria tessile. La produttività del lavoro è caduta a proporzioni minime. Non esiste più nessuna disciplina. Le macchine, non curate, si trovano in pessimo stato e rendono di meno.

(1) Op. cit., pag. 168 e segg.

Ovvio è che da un tale complesso dì elementi negativi il costo della produzione debba venire grandemente influenzato, e non in bene. Citeremo, ad esempio, l'industria della carta: nel 1915-16, la fabbricazione di un pud (16 kg.) di carta era salita a 4 rubli c 27 copechi, di fronte a 2 rubli e 81 copechi del tempo di pace. Nel 1916-17 si era a 9 rubli e 35 copechi. Ma nel gennaio del 1918, cioè a dire appena tre mesi dopo l'avvento al potere dei bolscevichè il costo di produzione per la stessa quantità di carta già sa^va a 32 rubli e 47 copechi e nel settembre era a 64 rubli c 49 copechi. Valga l'esempio delle cartiere per molti altri.

Di importanza eccezionale sembra a me un'osservazione che il giornale bolscevico *Finanze cd economia politica* faceva riferendo i dati: l'aumento dei costo era prodotto non soltanto dall'aumento dei salari, bensì anche della diminuzione del rendimento degli operai. Per ottenere lo stesso lavoro, nell'autunno del 1918 erano necessarie forze doppie di quelle impiegate nel 1913, talvolta triple addirittura. Di questa constatazione interessantissima troviamo riprove in tutti i rami dell'industria: la produzione delle filature della Nova (Pictrogrado) nel 1919 era ridotta a un sesto, mentre il costo del prodotto era salito trenta volte; enormemente è diminuita la fabbricazione delle locomotive, in ispecie delle officine Putiloff. Sulle officine della Neva si hanno i seguenti dati, comunicati dal giornale *Sicvcrnaja Kommuna* del 26 marzo 1919:

Nelle officine della Neva, nel periodo anteriore alla rivoluzione, la produttività dell'operaio, espressa in locomotive, equivaleva a 0.002 (1916). Nel 1918 esse era uguale a 0.0004, cioè a dire era cinque volte inferiore all'antica.

Consumo di energia elettrica per una locomotiva, in Kilowatt-ore : nel 1916, 62.000; nel 1918, 188.744. L'aumento del consumo di energia è del triplo.

Quantità di forza operaia impiegata per una locomotiva: nel 1916, 15.600; nel 1918, 63.920. Un aumento della forza operaia quattro volte superiore.

Inoltre il costo della mano d'opera per una locomotiva era. nel 1916, di circa 100.000 rubli; nel 1918 di circa 1.400.000, cioè a dire un aumento di prezzo della mano d'opera per una locomotiva quattordici volte superiore.

I bolsccvichi hanno infine riconosciuto che la situazione degli operai non si migliora raddoppiando o triplicando i salari. Da questa constatazione ebbe inizio la campagna per il lavoro, campagna sistematicamente svolta con mezzi che variano dall'opera di persuasione alla violenza e che condusse ai provedimenti per il lavoro forzato. Holzmann, delegato del Comitato centrale dei metallurgici, ha detto che per salvarsi dalla più violenta contro-rivoluzione c dagli orrori della fame, tutto il popolo in grado di produrre deve lavorare, lavorare, lavorare.

I camini di tutte le fabbriche debbono incominciare a mandar fumo allegramente c le macchine hanno da intonare di nuovo la loro marcia alla vittoria industriale.

Mentre il Vorst afferma che il tenore della vita degli operai è peggiorato, Zinovieff, in un articolo apparso nel numero del 15 aprile 1919 dell'Lswrtfa, dice :

Il Governo dei Soviety ed il nostro partito hanno fatto tutto quanto potevano per un mglioramento immediato della vita degli operai e delle loro famiglie? Purtroppo non abbiamo il coraggio di rispondere affermativamente alla domanda. Guardiamo in fac'ia la realtà: in questo campo noi abbiamo c<*messa una quantità enorme di errori- Noi dobbiamo confessare che ci è impossibile mighorare sensibilmente il regime di vita di un operaio di media condizione.

Ma l'aumento dei salari corrisponde al folle aumento dei prezzi dei prodotti? Nessuno oserà rispondere di sì! I dati c le cifre del compagno Strumulin dicono che, malgrado l'aumento dei salari fino al triplo, il loro valore reale è in generale caduto, per il mese di marzo di quest'anno, a più del 30 per cento in confronto col valore del mese di maggio dell'anno scorso.

XIV, .

Vecchie mende di un nuovo regime

La politica finanziaria dei bolscevichi, in Russia come in Baviera e in Ungheria, doveva inevitabilmente provocare la svalutazione della moneta nazionale. In Ungheria furono emesse banconote che le stesse guardie rosse si rifiutavano di accettare, e che poi furono rimborsate dal Governo Friedrich al venti per cento del valore nominale. I titoli di privati depositati nelle banche vennero rubati : se le banche viennesi non fossero state di una ammirevole correttezza, avremmo assistito a chissà quali tracolli in Borsa, causati da improvvise considerevoli offerte di titoli stranieri di tale dubbia provenienza. Le spese di bilancio dei bolscevichi ungheresi, secondo dati comunicati il 7 novembre 1919 dal ministro delle finanze, barone Koranyi, ammontarono a 9 miliardi di corone, 4 dei quali furono assorbiti dall'esercito rosso. Alla Banca austro-ungarica essi tolsero 6 miliardi e mezzo.

I bolscevichi bavaresi volevano emettere banconote per 150 milioni di marchi, ma fortunatamente non riuscirono a stamparne che per circa io milioni. La tragi-comica situazione nella quale essi vennero a trovarsi nei giorni che precedettero immediatamente la caduta è indicata da poche parole dette ai colleghi da un membro del Consiglio dei Commissari popolari, che cioè « la repubblica avrebbe potuto finanziariamente andare avanti ancora quattro settimane, se la cartiera di Dachau non fosse stata occupata dalle truppe governative ».

Per ridurre a nude cifre il danno cagionato dal bolscevismo in Baviera, ricorderò che uno dei maggiori stabilimenti industriali del paese dovette pagare 600.000 marchi di salari per tre settimane nelle quali non si era lavorato; che nell'industria edilizia di Monaco si scioperò per quattordici giorni, con una perdita giornaliera in salari di 150.000 marchi, cioè a dire, in totale, due milioni. Calcolando a 350.000 individui la popolazione lavoratrice di Monaco, poiché durante 30 giorni ogni attività venne sospesa, la perdita di lavoro deve essere stimata almeno a 105 milioni, se non più. A ciò bisogna aggiungere i danni cagionati dai conflitti nelle vie, i danni indiretti, e le spese che lo Stato dovette sostenere specialmente nel periodo in cui fu costretto a lasciare Monaco nelle mani dei comunisti, trasferendosi a Bamberg.

Quanto alla Russia, abbiamo appreso dai giornali bolscevichi che le banconote emesse dai Soviety il 6 giugno 1919 vengono accolte malvolentieri e a un valore inferiore al nominale. La carta moneta dei Soviety ha, tra gli altri effetti, quello di far sparire dal mercato i valori migliori, perfino le banconote del periodo Kerensky. Già nel novembre del 1919, un informatore da Copenaghen dell'autorevolissimo giornale inglese *Economici* riferiva l'asserzione di uno scrittore di cose economi-

che di Mosca, Wassilieff, che tre quarti dei rubli dello Zar ritenuti in circolazione in realtà sono nascosti. Inoltre il potere di acquisto del rublo è andato diminuendo sempre più, sia a motivo della emissione di nuova carta moneta, sia in seguito alla scarsità sempre maggiore dei generi di prima necessità.

E' stato scritto negli ultimi tempi che i bolscevichi russi abbiano tentato con successo la falsificazione di banconote di diversi Paesi, e si è anche detto che delle case svedesi le quali avevano accettato in pagamento oro russo hanno dovuto constatare che questo oro era svalutato dalla presenza di materie come il bismuto, ecc. A noi mancano elementi sufficienti per poter affermare quanto di vero contengano simili notizie. Certo è, però, che nel regime bolscevico — russo, magiaro o bavarese — la corruzione generale, dagli estremisti tanto rimproverata alla borghesia, non ha conosciuto e non conosce limiti. Il Commissario popolare ungherese Varga scriveva il 15 luglio nella *Ncpszava* che la corruzione si estendeva ai funzionari come al pubblico. All'improvviso, tutti erano stati presi dalla mania di viver bene.

> Coloro i quali coprono cariche di fiducia — proseguiva Varga — non vivono affatto con puritana semplicità, nè offrono esempio di rigido adempimento del dovere. Alla maggioranza di costoro manca l'elevatezza morale, ed essi tentano di trapiantare nel nuovo Stato i sistemi corrotti dell'antica economia capitalista.
>
> Debbo purtroppo dichiarare apertamente che questa deplorevole concezione della morale si nota in ugual misura in tutte le classi sociali. I proletari abusano della loro carica come le persone colte, i vecchi comunisti come i socialisti, la giovane generazione come l'antica, i soldati non meno dei borghesi. In provincia la situazione è perfino peggiore che nella capitale.

Varga citava una quantità considerevole di esempi e concludeva dicendo che < la situazione era disperata ».

A due settimane di distanza, crollava il regime bolscevico ungherese. Si ricorda che nell'ultima seduta della Commissione esecutiva del Consiglio degli Operai e Soldati, il relatore Josef Gyurias accusò la Guardia rossa di scandalosi abusi nelle requisizioni, a cui i contadini riuscivano a sottrarsi soltanto corrompendo gli incaricati con grosse somme. Se il parlarne non significasse dilungarmi troppo, potrei anche descrivere minutamente la corruzione organizzata della stampa durante il dominio di Bela Kun in Ungheria.

Notorio è che in Russia gli speculatori e i colpevoli di corruzione vengono rigorosamente puniti. Poco vale l'entità della pena: il fatto essenziale consiste nella possibilità di abusi del genere, malgrado l'esistenza di ordinamenti suggeriti all'umanità come modello. Il 2 novembre del 1919, il Commissario per gli approvvigionamenti, Zuriip, denunziava *ntWIsvestìa* delitti degni di qualsiasi vecchio regime. A Mosca, per esempio, data la grande carestia, certi stabilimenti ed uffici governativi hanno presa l'abitudine di pagare gli stipendi dei loro impiegati in viveri, in quantità superiore al fabbisogno. Ora il superfluo finisce alla Sucharjewka, o borsa degli incettatori, dove i viveri vengono acquistati a prezzi altissimi, da alti funzionari dei Soviety e dalla « borghesia dei Soviety».

Afferma Zurup, che in un sol giorno venne constatata la vendita alla Sucharjewka, da parte di funzionari bolscevichi, dei seguenti generi: merci manifatturate dallo Stato per il valore di 19 milioni di rubli, con una senseria di 5 milioni di rubli al mediatore ; 3 vagoni di zucchero per 8 milioni al vagone, cioè a dire il doppio del prezzo corrente; 17 vagoni di aringhe; articoli di gomma e altre merci per 16 milioni di rubli. Tutte le merci vendute appartenevano allo Stato e i funzionari che fecero il colpo tentarono poi di scappare all'estero per la via di Odessa. Nel mese di settembre dell'anno scorso, Lenin ha emesso un nuovo bando contro gl'incettatori, i quali sottraendo al Paese i generi di primissima necessità, minacciano di indebolire la sua forza di resistenza.

Ma. Lenin, mentre non è riuscito e non riesce ad impedire gli abusi del genere» ha visto fallire tutti gli sforzi per organizzare la distribuzione delle materie prime di cui il paese abbonda, nonché, il tentativo di organizzare la produzione su basi sociali. E meno ancora è. riuscito, come ho già detto, nel ben più facile. compito della distribuzione delle merci manufatte, ch'era invece stata perfettamente possibile alle cooperative di consumo. Si è verificato anzi in questo campo un fenomeno addirittura incredibile, cioè quello della necessità per numerose fabbriche di sospendere la lavorazione, essendo i magazzini pieni di merci che il Governo non arrivava a distribuire alla popolazione.

*
* *

La questione del nutrimento sta in nesso logico con la ricomparsa degli scioperi nella Russia bolscevica. Richiamandosi a principi di carattere fisico e fisiologico, Miliutine ha asserito che la produzione degli operai dipende in linea generale dalle condizioni alimentari, ecc. Su questo punto, il rapporto della Confederazione generale del lavoro contiene affermazioni gravissime. Dopo di aver dimostrato di ritenere che la diminuzione degli stimoli sessuali nel popolo russo è probabilmente un fenomeno di denutrizione, esso dice che la sezione economica della missione socialista non potè fare a meno di constatare come la vita economica delle città fosse caratterizzata dalla più assoluta miseria materiale c morale. Indi specifica:

Il Governo russo ha basato il proprio sistema di razionamento su di un calcolo scientifico, tenendo conto della quantità di calorie strettamente necessarie, in un dato periodo, per la vita di un individuo ; ma si è dovuto constatare, in pratica, *clic mai l'assegnazione mensile di viveri ha raggiunto il minimo così stabilito; in certi mesi, essa non à arrivata che al dicci per cento di questo minimo.*

Come esempio della differenza fra prezzi di calmiere e prezzi liberi, cioè fra prezzi fittizi e prezzi reali (la speculazione clandestina essendo in sommo onore) servono le seguenti cifre : una libbra di riso costa, secondo il calmiere, rubli *28;* a Pietrogrado, sul mercato libero, costa rubli 1.700. Il prezzo « duro » di una bottiglia di latte è pure di rubli 28; sul mercato libero ne costa almeno 300. Cosi il lardo passa da 52 a 3.500 rubli ; lo zucchero da 15 a 4.200; e se il pollame in genere costa secondo il calmiere 177 rubli la libbra, a Mosca un pollo costa 4.000 rubli e a Pietrogrado ne costa 7.000.

Gli scioperi costituiscono una delle più tipiche manifestazioni dello stato di disagio morale e materiale creato da un tale cumulo di circostanze. Intorno ad essi troviamo sufficienti notizie sia nel rapporto della Confederazione generale del lavoro, che in quello del Bureau international du Travail. Nel primo è detto:

Si afferma che queste forme dì agitazione abbiano origine politica, non essendo compatibili coll'economia comunistica: le condizioni dei lavoratori sono stabilite dai sindacati, d'accordo coll'autorità politica. Ma di fatto gli scioperi scoppiano, e anche questo dimostra che le forme della vecchia economia r.cn sono del •utto sorpassate.

Il B. I. du T. fa innanzi tutto rilevare come le informazioni sugli scioperi siano rarissime e che le autorità bolsceviche, specialmente dopo la nazionalizzazione delle industrie, considerano gli scioperi atti anti-rivoluzionari. Tale decisione venne presa dal Soviet di Mosca, in seduta plenaria, il 2 luglio 1918. Qualche giorno dopo le *Isvestia,* occupandosi dello sciopero dei metallurgici nella regione di Tuia, scrivevano che i salari nel periodo della sospensione del lavoro *non* sarebbero stati pagati ! Il mese appresso, una conferenza degli operai dell'industria tessile definiva gli scioperi « delitto » per cui tutti gli scioperanti avrebbero dovuto essere licenziati c tradotti davanti a tribunali operai, per essere puniti secondo le norme della dittatura del proletariato ».

Nel 1919 nulla è trapelato all'estero di scioperi nella Russia bolscevica. Nel 1920 abbiamo la dichiarazione surriferita della nostra Con federazione generale del lavoro, di cui rimane notevole la frase: « Ma di fatto gli scioperi scoppiano... >

XV.

Noi e la Russia

Assieme all'ammonitrice relazione verbale sulla Russia fatta a Trieste dal direttore *delVAvanti!,* si ebbe in Italia, ai primi di ottobre, il sunto della relazione scritta, approntata proprio per il convegno di Trieste, dalla Confederazione generale del lavoro. I due documenti furono di eccezionale valore probativo. Non si sarebbe dovuto commentarli. A nostro criterio, doveva bastare rimettersi al sano giudizio di coloro per il cui esclusivo vantaggio si vorrebbe adattare all'Italia il regime leninista.

Dalle giornate dell'agitazione metallurgica in poi, il socialismo italiano ha scritto la più faticosa pagina della sua storia. E' la pagina d'una crisi di coscienze, la quale dovrà diffondersi tra le masse con rapidità almeno uguale a quella con cui si diffuse il verbo di Lenin. Le masse; hanno visto il controllo proletario sulle aziende un giorno definito come fine altissimo, all'indomani svalutato dagli estremisti ad ogni costo ; le masse hanno sentito condannare i turatiani, al convegno milanese della Direzione del Partito socialista, per una eterodossia che offendeva il Vangelo di Mosca, e sentirono quindi a Trieste criticare questo Vangelo. In quale campo stanno dunque i rinnegati? Dove sono gli apostoli c dove gli apostata? Le masse dovranno pur chiederselo, giacchè la critica alle teorie di Mosca non può assolutamente astrarre dall'ultima fase del movimento politico e operaio italiano, come le organizzazioni economiche del lavoro dovranno emanciparsi dalla tutela di gruppi politici intransigenti.

Al Giusti che, prendendo in giro gli umanitari, classificava tra « fisime di prima » le varietà d'usi e di clima, ha fatto eco nella *Critica sociale* (1) l'onorevole Treves:

> Gli olivi coprono le pendici della terra ligure c le renne popolano i deserti gelati; l'unità della vita universale è mantenuta da questa varietà dei particolari, che rendono possibile lo scambio e l'aiuto reciproco fra gli uomini.

E Wells, il romanziere inglese dalla fervidissima fantasia, recatosi in Russia per studiare personalmente le cose nuove, ha risposto al saluto di Massimo Gorki con parole di profondo buon senso, come quelle del Giusti e di Claudio Treves :

> Noi comprendiamo benissimo — egli ha detto — tutta la grandezza e l'importanza della Russia, nè dubitiamo che sia di fronte ad un nuovo avvenire. Il carattere russo e il carattere inglese sono però troppo diversi e i due popoli non possono seguire esattamente la medesima strada.

Linguaggio di uomini — osserverebbe Vilfredo Pareto — a cui la tabe dell'umanitarismo non ha guastate le ossa.

(i) 6 ottobre 1920.

G. M. Serrati ha scritto *nell'Avanti!,* difendendo i 21 punti di Mosca, che Lenin non ha evidentemente tenuto esatto conto delle particolari condizioni del socialismo italiano.

G. M. Serrati disse poi a Trieste gravissime cose, delle quali la relazione della Confederazione del lavoro diede immediata conferma. Perfetta la fedeltà storica con cui descrisse il crollo dello zarismo — avvenimento fatale e ineluttabile che poteva lasciar sorgere dei dubbi soltanto sulle forme — chiarissima anche l' enunciazione delle conseguenze. I bolscevichi, rovesciato il regime di Kerensky dopo quello di Nicola II, armarono un esercito (di eserciti il mondo ne avrà in eterno), crearono i comitati di fabbrica. Credevano di poter far da soli : mandarono via ingegneri e tecnici, « disorganizzarono la industria ».

Così parlò Serrati, il quale aggiunse essere stata questa la più grande tragedia. Ma è tragedia recitata davanti a una platea apatica per ebetismo o per ignoranza. Dice Serrati — c lo stesso si legge nel rapporto della Con federazione generale del lavoro — che la massa ha una rassegnazione passiva, religiosa della situazione: l'indifferenza verso il nuovo regime è generale. Seiccntocinquantamila bolscevichi governano sopra una popolazione oggi di circa cento milioni di anime.

Secondo Serrati, il regime è di minoranza e perciò i bolscevichi « sono stati costretti a prendere le redini della rivoluzione ». A noi sarebbe però piaciuto veder precisato se il bolscevismo sia stato regime di assoluta minoranza sin da! principio, o non lo sia invece diventato appena adesso. Vorremmo infatti propendere per quest'ultima tesi. Di fronte alle incolte masse russe, il bolscevismo presentò all'inizio dei vantaggi che il socialismo non ha: essendo più radicale — nota il Vorst (1) — poteva facilmente apparire alle masse più coerente, più fedele ai principi!- La sua forza d'attrazione gli derivava, in confronto col socialismo, appunto dai metodi violenti che ne costituiscono l'essenza.

(1) Op- cit., pag. 253.

Ma tutto questo è il passato. Il presente lo caratterizza la serie di transazioni coi propri dogma — chiamiamoli così — a cui Mosca ha dovuto procedere e che l'on. Claudio Treves ha enumerato nel citato articolo nella *Critica Sociale:* Mosca è stata obbligata ad accettare i Parlamenti, i Comuni, le Cooperative, istituti con funzioni assolutamente pacifiche, che dovrebbero apparire in contrasto col « Partito dell'insurrezione del proletariato rivoluzionario mondiale ». Mosca ha, in altri termini» soggiaciuto alla legge sulla dinamica della evoluzione enunciata da Augusto Comte (1), secondo il quale i giovani elementi innovano, ma la resistenza dei vecchi esercita tuttavia una benefica funzione moderatrice.

Che il regime leninista sia *diventalo* regime di minoranza lo si intuisce anche riflettendo sul rapporto della Confederazione del lavoro. « Certe conquiste della rivoluzione — vi leggiamo — sono andate consolidandosi nella coscienza popolare ». Il popolo fece da ventilabro e s'accontentò di prendere il meglio. La rivoluzione, ad esempio, ha avuto nelle campagne l'effetto di costituire in pratica la piccola proprietà, che si trasmette ereditariamente di padre in figlio, se il figlio continua a lavorare la terra, perchè Lenin ha tacitamente rinunziato a considerare la terra mezzo di produzione di assoluta proprietà comunista. Solo così egli non ha nemici i contadini, che altrimenti lo avrebbero rovesciato, come rovesciarono Bela Kun in Ungheria, al quale dissero esserci poca differenza a lavorare la terra per i magnati o per lo Stato (2).

I bolscevichi russi, riassumendo, si

(1) A. C. : *Systèmc de politique positive,* Cours IV, p. 332-340.

(2) Cfr. ZINGARELLI, *I Vinti.* Firenze, 1920, pag. 81.

tengono in sostanza al potere, perchè imitano quei gabinetti che riescono a governare contro le maggioranze. Ma dell'antico programma non restano più che le insegne: gli sforzi per attuarlo sono falliti e la Confederazione del lavoro lo sancisce in modo indubbio :

La Russia attraversa un esperimento comunista, alla cui affermazione teorica non corrispondono in alcuna guisa i risultati pratici...

Del distrutto regime capitalista — al quale la rivoluzione finora c nulla ha sostituito che risponda anche ai più eiementari bisogni di un popolo civile » — restano tracce di nazionalismo! Serrati vi fece cenno parlando della lotta fra Russi e Polacchi, dovuta in parte « anche alla vecchia ruggine nazionalista fra i due popoli ». Ad un certo punto, il nazionalismo diventò militarismo vero e proprio: dei capi bolscevichi vollero estendere rapidamente l'offensiva, come dal 1794 in poi fece la Rivoluzione francese.

Il paragone ĉ del direttore dell'^z/an*ti!*. Ma come ricordo storico è incompioto. Bisognava altresì ricordare le prccedenti campagne di Dumouriez, costretto a riorganizzare i paesi conquistati secondo le tavole della Convenzione. Furono esse il preludio dei tempi tristi, che videro emergere man mano Danton, Robespierre e infine il dittatore Bonaparte.

Di questa storia la Russia ha ricopiato appena i primi capitoli. La sua fatica basti. Aboliamo, s'intende bene, j
10 sfruttamento dell'uomo sull'uomo — ;
11 Serrati non è il solo a desiderarlo — però non si chiedano a un paese come il nostro diecine d'anni per un espcrimento già fallito presso altri. Dice Serrati che non possiamo giudicare la rivoluzione russa, perchè abbiamo lo spirito troppo critico, e dell'immenso fenomeno vediamo troppo i particolari e le lacune. Sta bene : lo ammireremo allora da lontano, come quei quadri che perdono di effetto se ci si avvicina.

Ma a chi verrebbe in mente uscendo, per esempio, dalla Pinacoteca di Monaco, far qualche cosa che traducesse in realtà il « Giudizio Universale » di Rubens?

***

Nel suoi: *Doveri immediati della repubblica dei Soviety,* Lenin espone una precisa dottrina, osservando che una rivoluzione come quella da lui prospettata possa essere compiuta con successo solo con l'azione autonoma della maggioranza della popolazione e principalmente della maggioranza dei lavoratori :

La vittoria della rivoluzione socialista sarà assicurata solo quando il proletariato e i contadini più poveri troveranno entro sè stessi coscienza, forza di idee, abnegazione e tenacia sufficienti.

Karl Kautsky, il maestro della penultima generazione socialista, parlando delle difficoltà che si oppongono alla socializzazione, ai 19 luglio del 1919 ribadiva nella rivista viennese *Der Kampf* i concetti del suo avversario Lenin, scrivendo che « quanto più il proletariato è lontano, nel momento della sua vittoria, dalla grandezza intellettuale e morale, tanto più esso concepisce la rivoluzione sociale quale puro movimento per il miglioramento dei salari, e questa vittoria sarà tanto meno in grado di condurci a un vero e duraturo socialismo ».

La sentenza del reprobo Kautsky è illuminata pienamente dal caso magiaro. Rimane il caso russo: è esso identico? Come Lenin ha sostenuto la necessità che le masse siano coscienti e tenaci, Trotsky vede nel lavoro, la disciplina c l'ordine gli < unici mezzi per salvare la repubblica socialista dei Soviety », mentre Krassin, commissario popolare per i trasporti, il giorno in cui dovette confessare la gravità della situazione, lanciò uguali appelli, facendo balenare il pericolo della perdita di tutte le conquiste della rivoluzione. Bisognava far ritorno all'antico, richiamare in servizio i vecchi funzionari. Il nuovo regime pullulava di elementi che Trotsky definisce

< i *déclasscs* del paese » c costoro miravano solo « a prendere quanto potessero prendere, pensando esclusivamente a sè stessi, senza mostrarsi per nulla disposti a tener conto del punto di vista generale della classe ».

Commenta ancora Kautsky in *Terròrismus und Koinmunismus* (i) :

Son questi clementi ben diversi da quelli della Comune parigina, che riducevano i propri salari per agevolare la vittoria del socialismo.

Ma, a prescindere da ogni altra considerazione, ormai è chiaro ad ognuno come il socialismo non possa resistere se non sarà internazionale. Questa confessione la sentimmo fare, all'indomani del Congresso di Bologna del 1919, dagli on. Bombacci, Treves e Graziadei. E l'internazionalità del socialismo dipende in gran parte da una maturità internazionale contemporanca, chè altrimenti i tentativi sporadici subirebbero la sorte toccata al tedesco e al magiaro e incombente sul russo. In pieno accordo con Lenin, Kautsky ha scritto nella *Diktatur des Prolctariats* (2), potersi ritenere con sicurezza che un popolo non è maturo per il socialismo « sino a quando la maggioranza popolare consideri il socialismo ostilmente e non voglia sentirne parlare ». Ora, come abbiamo visto poco prima, Serrati e la Confederazione generale del lavoro non esitano a dichiarare che il regime bolscevico in Russia è di assoluta minoranza.

Per quali indizi si potrebbe oggi sostenere la tesi che la maturità internazionale sia per lo meno non lontana? I Congressi tenuti dai socialisti di tutti i paesi per discutere sull'adesione alla Internazionale di Mosca lasciano sorgere forti, legittimi dubbi. Quasi oseremmo dire che si fa la strada proprio a ritroso: come nel 1919 il proletariato francese rifiutava di partecipare allo sciopero di protesta italiano del 21 luglio, così nel 1920 il boicottaggio della Polonia durante la campagna contro i bolscevichi non ha trovato apostoli nè in Francia nè in Inghilterra: le fabbriche inglesi e francesi eseguivano di buona voglia gli ordini che le consorelle italiane erano costrette a respingere, e quando a New York dei marinai di Giulietti si sono rifiutati di lavorare a bordo di un piroscafo col quale rimpatriavano dei riservisti polacchi, il loro posto è stato sollecitamente preso da marinai britannici. Il proletariato internazionale non s'è commosso per nulla della agitazione dei metallurgici italiani e i minatori inglesi, permettendo che gli aumenti di salario ottenuti dopo lo sciopero dell'ottobre fossero riversati sui consumatori stranieri, hanno data una eloquentissima prova di egoismo economico.

Nel 1849, Weitling poteva sognare che la dittatura del proletariato si affermasse per volontà di un singolo, di un Messia postosi alla testa dell'esercito rivoluzionario per distruggere le fondamenta imputridite del vecchio assetto sociale. A settanta anni di distanza, i suoi successori debbono dimostrarsi più prudenti: mentre Kautsky afferma che al proletariato non basta avere soltanto la forza e le condizioni materiali, Bucharin indica in modo preciso, nel delineare il programma dei bolscevichi russi, quali sia stata la causa della loro vittoria, transitoria o no ch'essa sia:

Da noi — egli dice — non esisteva una organizzazione delle classi borghesi così gigantesca come in Inghilterra, in Germania e in America.

Il suo pensiero può essere completato con l'ausilio della storia: la democrazia dell'Europa occidentale — che non è di ieri, come la russa — rappresenta il frutto di una serie di rivoluzioni, di lotte durate secoli. Per essere arrivata con tanto ritardo sul resto dell'umanità, la Russia non ha il diritto di sconvolgere di colpo un assetto del mondo formatosi attraverso centinaia e centinaia di anni.

---

(1) Pag. 114. Berlino, edizione Neues Vaterland, 1919*

(2) Brand e C., Vienna, I9I 29> Pa£T* 12.

Evoluzione, dunque, e non rivoluzione. Coopcrazione con le altre classi sociali, ritorno alle idee di solidarietà umana propugnate da Engel nel 1845. I bolscevichi russi hanno trattato invece il borghese come un altro uomo, come una specie di paria o di individuo che porti nelle carni un marchio infamante, e i bolsccvichi ungheresi arrivarono a negare il diritto di voto « ai commercianti, agli ecclesiastici c ai mentecatti ». Al posto dei capitalisti — ragiona Kautsky — deve subentrare l'intera società, giacchè un assetto socialista sarebbe possibile solo se l' umanità fosse composta esclusivamente di lavoratori. Invece i bolscevichi si sono limitati a compilare un programma negativo, compendiato nella formula di Lenin: < Si rubi il rubato». Non c'era più bisogno di lavorare o di riconoscere doveri, bastava soltanto prendersi quello che si potesse.

Comunque, che più rimane della grande macchina economica che i bolscevichi avevano tentato di mettere in azione, macchina dalle parti costruite perdendo di vista le leggi elementari della meccanica sociale? Riescano essi o meno a mantenersi al potere, non equivalgono i loro graduali adattamenti a una confessione di fallimento del sistema prima ideato? Non ritornano essi, in un modo o in un altro, all'impiego dei mezzi che costituiscono le caratteristiche essenziali di secoli?

La conversione è completa: Lenin ha un bel dare del rinnegato a ICautsky, Turati, Treves, Hilfcrding, Longuet c via dicendo: egli ha pur finito col riconoscere, se pure non l'ha detto a voce forte, che certi vecchi teorici del socialismo avevano in fondo ragione.

Gli è che il bolscevismo è passato attraverso una serie ininterrotta di assurdi, di cose illogiche. Ma davanti a quello che esso può insegnarci — come gli esempi citati ed altri ancora dimostrano — sarebbe grave colpa per chiunque chiudere gli occhi. Io mi guardo dal considerare gli argomenti di critica armi di denigrazione del bolscevismo per puro partito preso : le idee e i sistemi sbagliati non si combattono con i mezzucci, che anzi c'è da correr rischio di vedere la lotta trasformarsi in una specie di cieca persecuzione, purtroppo a tutto scapito di chi si trova nella realtà.

Però il mondo dovrebbe ancora decadere molto, prima di meritarsi un simile sistema. La rivoluzione può apparire indispensabile a violenti illusi, ma chi la provoca o la compie deve avere la coscienza del travaglio gigantesco da affrontare quando l'opera di un'ora fosse compiuta. Altro è, invece, dare e prendcre nella misura giusta, usare senza abusare, a tempo e luogo. L'umanità più non conosce nè padroni nè servi e perciò a nessuna classe sociale è concesso arrestar da sola la marcia inesorabile della vera evoluzione.

Al quesito : « Quand'è che nella storia comincia un'epoca nuova ? » Feuerbach ha risposto:

> Ogni volta che contro l'egoismo esclusivo di una nazione o di una casta, una massa o una maggioranza oppressa fa valere il suo ben legittimo diritto, oppure classi d'uomini 0 nazioni intere escono dall'ombra nella quale vivevano proletarie o disprezzate.

Similmente ammonisce il Pareto che le rivoluzioni avvengono allorché, rallentandosi la circolazione della classe eletta, si accumulano negli strati superiori elementi scadenti ed incapaci di mantenersi al potere, mentre un processo analogo si svolge in un senso inverso negli strati inferiori.

XVI.

Il seme della guerra

Vilfredo Pareto, maestro illustre di sociologia, allorquando gli scrissi esponendo le mie vedute sugli odierni fenomeni sociali, mi rispose cosi :

> Parmi ottimo il suo concetto che pone come fondamento la crisi economica, la quale si manifesta poi in vari modi. Occorre per altro aggiungervi la trasformazione dei sentimenti...

Dolorosa realtà. In Baudelaire, spirito fatto d'amore, scetticismo e dolore, ritroviamo una pagina che non par pensata verso la metà del secolo scorso:

> L'immaginazione umana — egli dice nei *Journaux intimes* — può concepire, senza troppa fatica, delle repubbliche o altri Stati comunisti degni di qualche gloria, s'essi sono diretti da uomini sacri, da certi aristocratici. Ma non con delle istituzioni politiche si manifesterà particolarmente la rovina universale, o il progresso universale, che poco importa il nome. La manifestazione avverrà invece per l'avvilirsi dei cuori Ho io bisogno di dire che il poco che resterà di politica si dibatterà penosamente fra le strette dell'animalità generale, e che i Governi saranno obbligati, per mantenersi e per creare un simulacro d 'ordine, a ricorrere a mezzi che farebbero fremere la nostra umanità contemporanea, per quanto indurita?
>
> Allora — prosegue Baudelaire — quello che rassomiglierà alla virtù, che dico? tutto quello che non sarà ardore verso Pluto verrà considerato ridicolaggine immensa. La giustizia, se, in quell'epoca fortunata, potrà ancora esistere una giustizia, farà interdire i cittadini che non sapranno far fortuna...

Baudelaire riteneva questi tempi — 63 anni addietro — forse vicini, anzi si chiedeva s'essi non fossero già giunti, se l'unico ostacolo che impedisse di valutare l'ambiente in cui si respirava non lo costituisse la grossolanità degli uomini. Il suo dubbio di allora ne lascia sorgere in noi un altro oggi, e cioè che a queste fasi di abbrutimento la società umana vada periodicamente soggetta : lo fu al tempo di Baudelaire, lo è adesso dopo la guerra che ha dato al mondo, assieme al senso dell'odio, la voglia di distruggere e di possedere.

C'era nel mondo una nazione che per la sua disciplina morale — comunque essa fosse intesa nelle manifestazioni esteriori, nei rapporti con gli altri popoli — si imponeva alla stima di tutti: la Germania. Orbene, la guerra e la rivoluzione l'hanno abbrutita. La rilassatezza dei costumi ha raggiunto un grado allarmante, si sono profanate le tombe di Schiller e di Goethe, molti soldati rubano, la correttezza commerciale non è l'antica, i furti e gli assassini aumentano. La volontà di lavorare è svanita: l'Ufficio statistico dell'impero ha pubblicato una tabella da cui risulta che mentre nel 1917 si perderono soltanto 0,9 milioni di giornate lavorative, nel 1919 la cifra è salita a 43,6.

> Anche coloro che al principio della guerra erano convinti che il conflitto dei popoli avrebbe liberate c messe in moto tutte le

> forze sane — notava nel *Berliner Tagcblatt* del 21 novembre 1920 la dottoressa Alice Salomon — riconoscono ormai che attraverso miserie e dolori gli uomini non sono diventati migliori. Generale è anzi la convinzione che la moralità di tutte le classi sociali sia diminuita, che si diffonda una brutale avidità di godimento, che il rispetto della legge sia scomparso e che il materialismo sia diventato despota dell'animo umano...

Gli scienziati tedeschi battezzano questo fenomeno < Verwilderung > o « Vcrwahrlosung», inselvaggimento o traviamento. La gioventù è la prima a soffrirne. Mi trovavo a Berlino mentre a Versailles si firmava il trattato di pace c — straniero — mi addolorai per l'immenso onere imposto ad una nazione vinta: rimasi poi stupito vedendo la folla gaia riempire i caffè del Kurfiìrstendamm, dove si suonava, si ballava, si bevevano bottiglie su bottiglie di cattivo spumante.

Ad una identica mentalità dobbiamo l'edificante ducilo oratorio svoltosi nel novembre alla Camera italiana, tra l'onorevole Monici c l'on. Fronda, che scherzavano sulle loro visite notturne ai *cabarets,* mentre a Bologna si piangevano i morti della guerra civile!... L'elevatezza di dibattiti sostenuti da uomini coscienti della gravità dell'ora la si ammira di rado, a Montecitorio. I deputati sono anch'essi accessibili alla Labe postbellica...

Era un deputato pure lo Scarabelio, che a Verona mori per non aver saputo fare uso d'una bomba a mano. Le terribili *Sipc* sono poi diventate giocattoli per ragazzi : si affidano ai bimbi, affinchè le lancino « sugli odiati borghesi », padri c madri di famiglia, giovanetti. Chi arma un bimbo delinque come i giustizieri di Torino. E coloro che a Torino scelsero gli alti forni per sopprimere degli sciagurati, ci ricordano gli assassini del ministro sassone della Difesa, Neurig, strappato dal suo gabinetto, buttato a fiume e fatto segno a colpi di rivoltella sino a quando una morte tremenda non lo costrinse a desistere dai disperati sforzi per portarsi a riva.

Questo è il fermento di violenza seminato dalla guerra, questo il complesso dei fattori psicologici per cui in un circolo di provincia un valoroso aviatore della squadriglia D'Annunzio liquida a revolverate una sua vertenza con un altro ufficiale... I duelli rusticani vengono di moda nella classe colta...

Racconta il Taine, che nel periodo più fosco della rivoluzione francese, i bimbi portavano trionfalmente per le strade di Parigi teste di gatti o di cani infilzate su pertiche, per imitare i grandi, i tristi assassini della signora di Lamballe. Gravissima è la condizione odierna dei bimbi in Russia, descritta da H. G. Wells:

> La febbre morale dell'infanzia costituisce il lato oscuro del problema educativo in Russia. Credo che lo si debba principalmente considerare come un aspetto del generale sconvolgimento sociale, giacchè tutti i paesi europei hanno notato una rilassatezza morale dei fanciulli parallela alla tensione della guerra; però la stessa rivoluzione, strappando alle scuole un certo numero di maestri già maturi ed esperti c facendo di ciascuna norma morale un oggetto di discussione, ha senza dubbio contribuito anch'essa, in misura ancora incalcolabile, all'odierno terribile disordine in tale campo.

Lo sforzo per liberarci da questo velo delle coscienze sarà duro. Dobbiamo risalire faticosamente su per la china dell'etica, a furia di buon senso, lealtà verso noi stessi, tenacia per un ideale che è un dovere.

I dolorosi fatti di Bologna del 21 novembre offrirono all'on. Turati l'occasione di pronunziare parole franche e commoventi, che trovarono eco in ogni animo non turbato da intransigente settarismo.

Quasi strano sembra il bisogno di elogiare chi ha il coraggio delle oneste convinzioni, proprio nel periodo del maggiore progresso umano nel campo delle scienze e delle arti! Non uccidere, non insultare, non violentare, non offendere i diritti altrui... erano un tempo precetti elementari, nè il tenerli in onore poteva valere speciale titolo di merito.

Smobilitiamo l'odio, riconduciamo le coscienze all'equilibrio di qualche anno addietro. Porgiamo ascolto a chi incita tutti gli spiriti a deporre le armi... Nell'interesse comune, la pacificazione degli animi non deve tardare: ne soffre qualche cosa che sta al disopra delle classi — qualunque nome ad esse venga dato — perchè offendiamo la civiltà. Per quali ideali lottano dunque i capi del proletariato c gli altri, se non per i civili?

Usiamo un po' meno la parola reazione: reazione bianca e reazione rossa sono esponenti di uno stato d'animo generale e nulla più, sono prodotti di quello che l'on. Turati definì il fermento di violenza seminato dalla guerra.

La guerra è finita, ma la più triste delle sue eredità ci opprime ancora. Abbiamo deposto elmetti, uniformi e fucili, le trincee sono sparite o si vanno ricolmando, tuttavia chi ha combattuto valuta ancora poco la vita d'un altro uomo, e le mani che conoscevano la zappa o le leve tornano volentieri ad impugnare la bomba ed il pugnale, per cui dimenticarono gli strumenti del lavoro.

FINE

PERIODICI MONDADORI

NOVELLA, quindicinale . . L. 1.50

COMOEDIA, quindicinale . » *2.—*

REPERTORIO, quindicinale . » *2.—*

ROMANZO-FILM, quindic. . » 2.—

ROMANZO PER I RAGAZZI,
quindicinale ....» 1,50

RACCOLTA, nuovo romanzo
mensile ,.................................... » 3»—

Ogni periodico ? riccamente illustrato

In Vendita in tutte le edicole

Direz. e Amm. - Corso Romana, 6

Ingresso Via della Maddalena, 1 — MILANO

EDIZIONI A. MONDADORI

È uscito in tutta Italia:

IL RANDAGIO

DI FRANCESCO PASTONCHI

E' UN VASTO POEMA (*di trecentosessantacinque sonetti divisi in trentacinque canti*) col quale novellamente la poesia italiana ritorna dopo tanti vaneggiamenti a prendere pieno contatto colla vita.

Nell'immagine di Randagio che erra in cerca di felicità, tutti gli uomini moderni divelti dagli antichi ideali e ansiosi dei nuovi si potranno riconoscere e consolare fraterni.

Grande volume di 450 pagine, su magnifica carta, stampato a due colori, con indici, e iniziali disegnate dal Baruffi, L. 20.

Edizione di lusso su carta a mano a esemplari numerati L. 100.

Ciascuna copia di questa speciale edizione porterà stampato il nome dell'acquirente

PREZZO LIRE 3.50